Ilu Cpt. Constantinescu

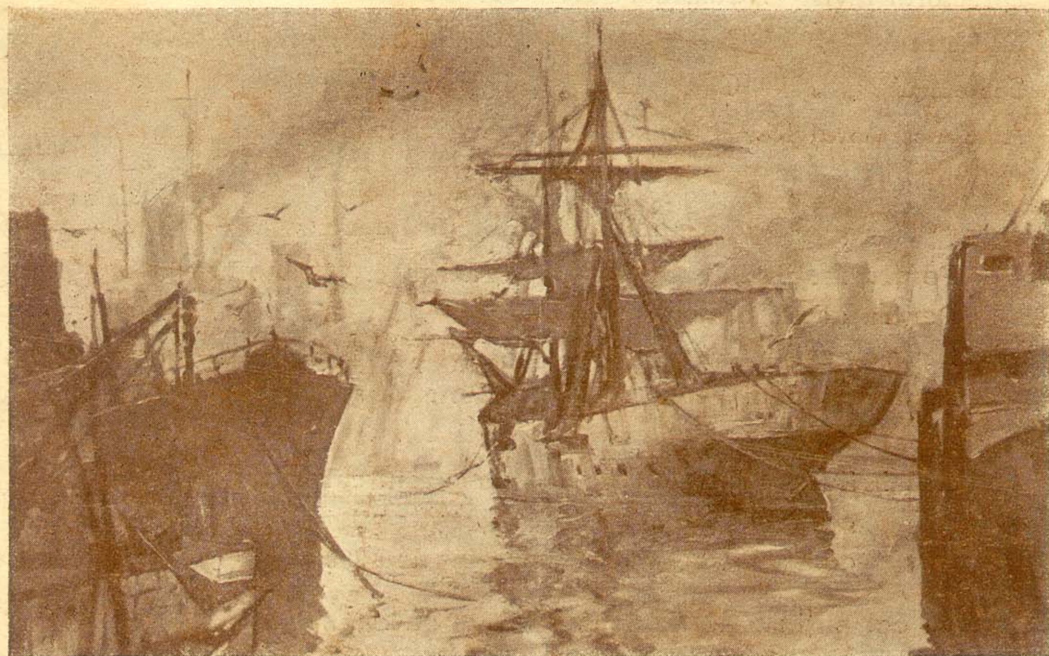
ROMANIA MARITIMĂ ȘI FLUVIALĂ



REVISTA **LIGEI NAVALE ROMÂNE** PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ȘI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Anul II, No. 2-3 — Februarie-Martie 1933

Cuprinde articole, informatii și vederi din marina națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarilor, hidroaviație, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, știri și fapte nautice.



In port — *de Știubei*

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGALNICEANU)

CUPRINSUL:



Directorul revistei: Comandor EUGEN BOTEZ (Jean Bart)

Redactorul „ Comandor A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretarul „ Cpt. ŞTIUBEY D.

Administratorul Revistei: Comandor G MUNTEANU

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, căzărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc de drept revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei.

La cel puţin 5 abonamente plătite se capătă un abonament gratuit.

Pentru străinătate preţul dublu

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române Str. A. Briand 16 (fostă Regală)

Telefon 367/98

BUCUREŞTI



PROBLEMA DEZARMĂRII

— WASHINGTON, LONDRA, GENEVA —

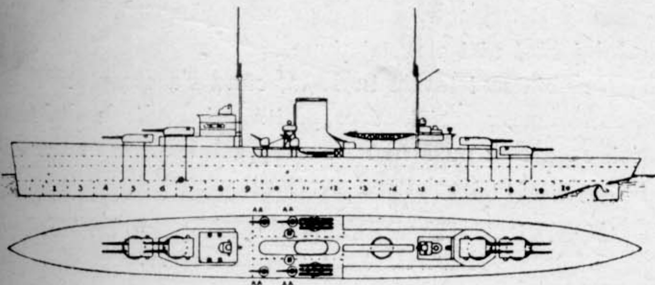
de Lt. C-dor A. C. ROMAN

Marea problemă a dezarmării, care preocupă întreaga opinie publică internațională, este la ordinea zilei. Pentru rezolvarea ei au fost convocate pe rând la Washington, Londra și Geneva, cele mai luminate minți ale omenirei din ultimul deceniu.

Cu toate străduințele depuse de acești apostoli ai păcei universale, se pare că rezultatele obținute nu corespund speranțelor avute de către promotorii acestei idei.

Chiar dacă scopul final nu a fost ajuns încă, totuși un pas înainte s'a făcut, căci ideia de dezarmare, sau de limitare a înarmărilor, nu a rămas numai sub formă ideologică un monopol al claselor conducătoare, ci s'a scoborât și în massa popoarelor, obținând chiar un început de realizare.

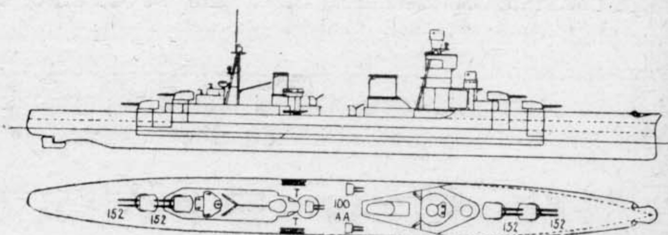
Această problemă a dezarmării are două laturi: una economică și una politică, ceeace face rezolvarea ei atât de dificilă. Dacă prima, adică latura economică, favorizează dezarmarea, apoi cealaltă, latura politică, este cauza directă care favorizează înarmările, pentru că o reducere sau limitare a înarmărilor înseamnă o stabilizare a situației politice internaționale câștigată. Deci, implică o limitare în ascensiunea unor popoare și o consolidare în poziția altora. Este prin urmare o recunoaștere de situațiuni privilegiate pentru unii, sau de renunțare, câte odată definitivă, la aspirațiuni legitime pentru alții.



Crucișătorul Englez «Leander» 1930».

Dacă dezarmarea ar însemna, nu supremația unora dintre popoare, ci o întreagă și pacifică soluționare a problemelor comunității mondiale, numai atunci problema dezarmării ar reprezenta în mod real o îndrumare către pacea dintre popoare și către colaborarea internațională.

Intervenția Statelor Unite în afacerile europene ar putea avea urmări fericite și consecințe efective în limitarea cheltuielilor militare, dacă s'ar conexa ideia dezarmării cu anularea datoriilor de războiu, urmări contrarii ar avea însă această intervenție, dacă ea ar însemna heghemonia americană.



Crucișătorul Italian «Condotierri».

Latura economică a problemei.

Resursele proprii ale beligeranților din ultimul războiu nu mai erau suficiente pentru satisfacerea nevoilor lor, și de aceia mare parte din țările neutre, și în special America, i-au aprovizionat cu materiale de tot felul. Toată industria mondială se dedicase și se organizase în vederea unei producții suficiente de armament, munițiuni și construcțiuni navale necesare războiului.

In acest scop se învestiseră capitaluri imense. Deodată însă războiul încetează, consumația se reduce la zero, și tot acest organism de producție se vede blocat cu stocuri imense.

Viața, care, din cauza câștigurilor ușoare și a marilor cerințe se scumpise în timpul războiului, continuă mai departe cu acelaș coeficient, dacă nu mai mare, și după încetarea războiului. Adăogând la acești doi factori și pe al treilea și cel mai important: enormele pierderi și cheltuieli suportate de beligeranți pentru ducerea războiului, aduce o situație critică economică, în care războiul lasă o mare parte a omenirei și în special Europa.

Această criză economică a trecut prin faze succesive, manifestându-se sub diferite forme, accentuându-se mereu până în ziua de astăzi, când pare a fi luat o formă acută și generală.

Dacă nu pentru a conjura această criză, dar pentru a ameliora prin toate mijloacele situația economică, principalele națiuni au căzut de acord a reduce înarmările, și în special cele navale cari sunt și cele mai costisitoare.

Vedem dar, cum, această latură economică este favo-

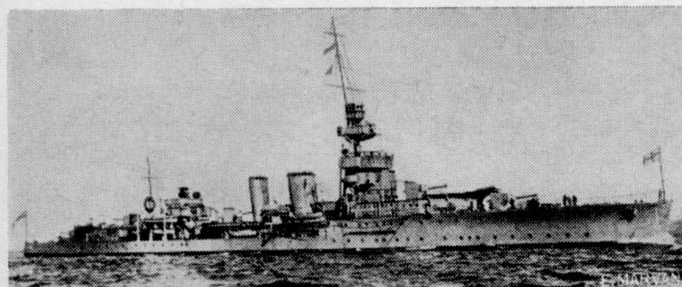
rabilă rezolvărei problemei dezarmării sau limitărei înarmărilor.

Latura politică a problemei.

Să trecem acum şi să vedem latura politică care este şi cea mai complexă.

Ideologia specială a Preşedintelui Wilson a făcut ca încă din timpul războiului să fie lansată ideia de umanitarism, care, treptat, s'a transformat la finele războiului în ideia de pace universală. Concretizarea acestei idei a fost mai întâiu fixată în cele 14 puncte ale sale impuse Germaniei pentru încetarea ostilităţilor, iar apoi transformată într'un Pact, în baza căruia a luat naştere Societatea Naţiunilor la 10 Ianuarie 1920, după ratificarea tratatelor de pace de la Versailles, Neuilly şi Trianon.

Acest Pact al Societăţii Naţiunilor, formează prima parte a tratatelor sus-citate. El conţine 26 de articole enunţând principii generale de colaborare pacifică între popoare, iar prin Art. 8 stigmatizează războiul de agresiune ca o crimă internaţională, şi îndeamnă popoarele semnatare la dezarmare sau limitare a înarmărilor.



Vasul Curaçao.

El stă la baza tuturor acordurilor şi convenţiunilor parţiale cari s'au încheiat de la războiu încoace, în materie de dezarmare.

Cu toată această atmosferă de pace, orizontul era încă întunecat; consecinţă naturală a dezechilibrului produs din cauza războiului, atât între armamentele diferitelor mari puteri, cât şi între zonele de influenţă politică şi comercială, noui creiate.

Intr'adevăr, ultimul războiu a pus factorul „Putere Navală şi Maritimă", pe primul plan şi mai mult ca în orice altă epocă, a scos în evidenţă influenţa sa preponderentă în domeniul politic.

Ca o consecinţă logică a acestei revalorizări a factorului naval se naşte antagonismul maritim între marile puteri navale şi deci cursa înarmărilor.

In faţa acestui vast program de competiţiuni, în domeniul înarmărilor, se ridică spectrul războiului cu toate consecinţele lui nefaste, care de abia începuseră să fie resimţite. In afară de aceasta, criza financiară din ce în ce mai acută, făcea imposibilă realizarea programelor de înarmări stabilite. La toate popoarele şomajul este intens şi mereu crescând. Impozitele, consecinţă fatală a datoriilor de războiu, cresc cu o viteză vertiginoasă şi o criză economică şi financiară de cea mai înaltă gravita[te] întinde tristeţele sale peste toate ţările.

Dorinţa de pace se naşte aproape la toate popoare[le] şi ea merge din ce în ce accentuându-se.

Din aceste circumstanţe se naşte fără îndoială conf[e]rinţa de la Washington şi au făcut din ea evenimentu[l] cel mai important al istoriei lumei, din epoca imediat după războiu.

CONFERINŢA DE LA WASHINGTON

La 10 Iulie 1921, Preşedintele Harding lansă invitaţ[ii] Angliei, Franţei, Japoniei, Italiei şi Chinei, pentru într[u]nirea unei conferinţe internaţionale, care să discute ches[tiunea] tiunea limitărei înarmărilor.

Cu toate că scopul principal pentru care se întrune[a] Conferinţa, era reducerea înarmărilor, Americanii î[şi] dădură seama că problemele Pacificului dominau în în[tregime] tregime cursa înarmărilor, ele fiind cauza principală pen[tru] tru care se înarmau.

După primirea tuturor adeziunilor şi îndeplinirea for[melor] melor protocolare, Conferinţa se deschise la 12 Noem[brie] brie 1921.

In concluzie rezultatul, la care a ajuns Conferinţa de la Washington pentru limitarea înarmărilor navale a fost încheierea unui tratat care stabileşte următoarele, în linii generale:

1. Limitarea tonajului global şi unitar în Capital Ships
2. Limitarea tonajului global şi unitar a navelor port avioane;
3. Menţinerea statului-quo în materie de fortificaţii ş[i] Baze Navale în Pacific.

Dacă scopul fundamental nu a fost atins prin Confe[rinţa] rinţa de la Washington, totuşi s'a obţinut foarte mul[t] căci pentru prima oară s'a ajuns la o stabilizare de for[ţe] printr'un acord internaţional. Acest lucru a dat curaj pro[motorilor] motorilor ideii de dezarmare pe cale de acorduri interna[ţionale] ţionale, căutând a lărgi bazele tratatului încheiat, apl[icân]du-l şi la celelalte clase de nave rămase în afara tra[tatului] tatului fără nici o restricţiune.

De abia mai târziu în 1925, când s'a crezut că ches[tiunea] tiunea fusese suficient pregătită prin culisele diploma[ţiei] ţiei, ea a fost pusă în Adunarea celui mai înalt For In[ternaţional] ternaţional: „Societatea Naţiunilor".

COMISIUNEA PREGĂTITOARE A DEZARMĂRII DELA GENEVA.

La 25 Septembrie 1925, a 6-a Adunare a „Societă[ţii] Naţiunilor" adoptă rezoluţia, care printre altele spu[ne] următoarele în ultimul său aliniat:

— „Societatea Naţiunilor se angajează din nou a l[u]„cra la stabilirea păcei prin metoda sigură a arbitraj„lui, a securităţei şi a dezarmărei, etc., etc.".

Pentru a da urmare acestei decizii, Consiliul Societă[ţii] Naţiunilor încredinţă unui Comitet de studii, grija de a supune propunerile relative la instituirea unui orga[n]

Salvarea vaporului „Principesa Maria" eşuat la Tenedos în 1907

(urmare)

de C-dor CEZAR BOERESCU

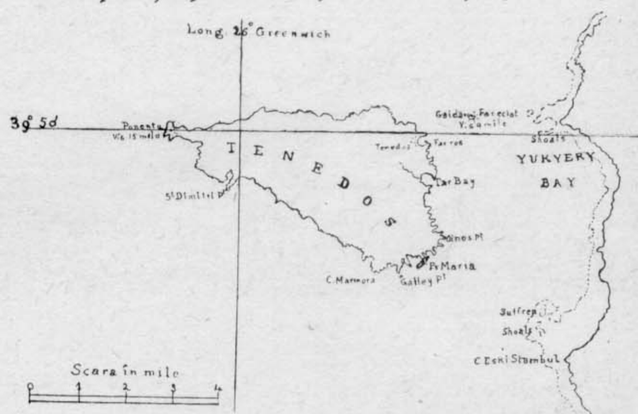
Până s'au scos ancorele s'a înoptat. Remorcată de „Warren Hastings", „Principesa Maria" canarisită spre babord este dusă şi ancorată la Tarbay, o mică bae la Sud de portul şi oraşul Tenedos. Richard Grech sau mai bine musiu Richard, cum îi zicea personalul de pe vapoarele lui, a trimis în oraş câţiva marinari să aducă vin pentru echipaje. Toată noaptea marinarii, scafandrierii şi fochişti desbrăcaţi până la brâu, aşa cum eşeau din cart de la căldări, au dansat şi petrecut în salonul de muzică al vaporului. Vaporul, deşi în siguranţă, totuşi făcea apă şi „Warren Hastings" era ancorat alături spre a pune pompele în marş, când era nevoe. Pe la miezul nopţei, am spus mecanicului-şef Cotzis, care învăţase româneşte, să pue pompele în mişcare, dar mi-a răspuns: Ce are aface câteva cofe de apă, mâine nu e vreme ? Petrecerea a continuat până la ziuă şi aveau dreptate. După 70 de zile de sforţări supraomeneşti, de suferinţe fizice şi morale, când vedeau că o furtună distruge lucrări făcute cu atâta muncă şi răbdare şi că trebuiau reîncepute, era naturală destinderea ce se produsese.

Am transmis telegrafic la Bucureşti : „Buna Vestire" a salvărei vaporului pe care fusesem comandant 2 ani şi 12 zile şi am plecat la Constantinopol să aranjez intrarea în doc.

De la Tenedos la Cospoli „Principesa Maria" a venit cu propria-i maşină, escortată de vapoarele salvatoare. Avea păcură suficientă luată cu 2 săptămâni înainte de la „Impăratul Traian", în trecere de la Alexandria spre ţară, iar cârma fusese adusă cu „Traian" şi reparată la Constanţa, în atelierele construcţiei portului şi instalată la Tarbay.

La finele lunei Martie „Principesa Maria" a intrat în basin în Cornul de Aur. După ce s'a pompat apa şi a rămas vasul „à sec", atunci s'au putut vedea stricăciunile şi aprecia lucrările făcute de scafandrierii lui Grech. Chila vaporului era ondulată, iar corpul luase formele stâncilor : 14 spărturi astupate cu panouri de lemn căptuşite cu saltele unse cu seu, sute de metri deschizături de la închieturile tablelor astupate cu pene de lemn aşezate una lângă alta şi mii de nituri dislocate unse cu preparat special, arătau arta şi răbdarea cu care lucraseră scafandrierii. Am încheiat contract cu Jones, proprietarul unui atelier din Constantinopol, să facă reparaţiile provizorii necesare ca vasul să poată merge până la Livorno.

Dar când vasul a eşit din basin a început să facă atâta apă că pompele bordului nu mai pridideau. Toate penele de lemn de la deschizăturile tablelor se uscase şi căzuse în basin, mare parte din nituri perduseră preparatul special, protector, aşa că vaporul făcea apă ca un ciur. Jones era dezolat. Işi luase obligaţia ca pentru 450 lire sterline să facă reparaţia provizorie şi vasul etanş, aşa că să poată



merge până la Livorno, unde urma să se facă reparaţia definitivă. O mahonă întreagă de ciment s'a aşternut în tot fundul vasului şi intrarea apei s'a micşorat, aşa că pompele bordului puteau menţine uscate calele şi camerile maşinilor şi căldărilor.

După terminarea reparaţiei provizorie „Principesa Maria" a plecat la Livorno sub comanda lui Popovăţ, însoţită fiind până aproape de Livorno de vaporul „Bucureşti". La Livorno, în şantierele Orlando, unde fusese construită, i s'au făcut, sub supravegherea Ing. I. D. Ghica, reparaţia definitivă, schimbându-se toată carena şi s'au instalat căldări noi. Reparaţia a costat 750.000 lei, iar salvarea 300.000 lei, în total 1.050.000 lei, însă vaporul „Principesa Maria" „Ignazio Florio" costase 1.526.253 lei. Când a plecat „Principesa Maria" din Livorno a dat la încercări 18 mile, ca şi în anul 1896, când a fost construită.

In cele 72 zile cât a stat „Principesa Maria" pe stânci la Tenedos aprovizionările necesare pentru echipaj se făceau cu mari dificultăţi. Oraşul era departe, vapoarele S. M. R. în drum spre Alexandria treceau rar, iar caice

---

însărcinat cu pregătirea unei Conferinţe de Dezarmare.

Astfel luă naştere „Comisiunea Pregătitoare a Conferinţei de Dezarmare", la care au fost invitate să participe circa 27 de state, printre cari şi România.

Pentru prima oară ea se întruni la Geneva la 13 Maiu 1926.

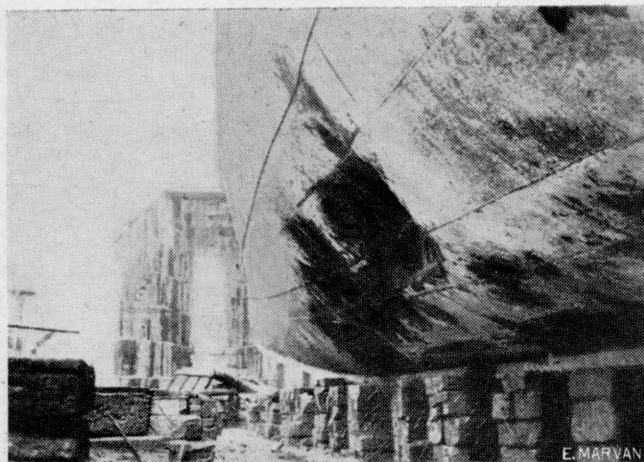
In a şeasea sesiune din Aprilie 1929, Comisiunea se lovi de dificultăţi mari, în ceeace priveşte problema navală.

Comisiunea îşi întrerupe atunci lucrările, aşteptând rezultatul tratativelor directe între guvernele diferitelor mari Puteri interesate.

(Urmează Acordul dela Londra)

cu proviziuni din Dardanele nu veneau. Norocul nostru că Vice-Consulul englez din Tenedos, regretatul Tolmides, prieten cu Richard Grech, se ataşase de noi şi venea la bord cu toate cele necesare încărcate pe măgari. Ne aducea vin de Tenedos şi lapte proaspăt odată la fiecare săptămână şi rămânea la bord câteva zile să vadă cum merg operaţiile. La plecare, în general Sâmbăta, lua o listă de ceia ce ne trebuia şi Luni venea cu toate proviziunile. Mai prindeau scafandrierii omari, caracatiţe, peşti şi alte bunătăţi din fauna mărei, iar de la Dardanele câteodată ni se aduceau păsări şi chiar vânat.

In timpul lucrărilor de salvare s'au petrecut multe scene hazlii. Intr'o zi Caimacanul (vice-guvernatorul insulei) însoţit de un hoge, veniră călări pe măgari să ne viziteze, dar mai mult ca să vadă cum se fac lucrările şi dacă nu cumva întrebuinţăm dinamită. După ce examină vaporul, condus de Richard Grech şi doctorul Zaharof, care vorbeau perfect turceşte, îşi exprimă părerea de rău că un aşa frumos vapor să fie adus în această tristă stare şi a auzit că lucrările de salvare le facem cu



dinamită, ceeace nu e permis în Turcia. Noi am protestat şi i-am spus că lucrăm numai cu electricitate. Atunci şi-a manifestat dorinţa să vadă şi el minunea asta. Era tocmai o gaură de mină. Un scafandrier ia într'o mână capul cablului la care era fixată amorsa şi un cartuş de dinamită ascuns în cealaltă mână, se coboară în apă, aşează cartuşul şi amorsa, bureează furnalul şi ese afară. Se pune în mişcare dinamul şi în momentul când se aprind lămpile vaporului, se simte explozia care sguduie vaporul. Se trage cablul afară şi i se arată caimacanului capetele la care fusese fixată amorsa. Excelenţa sa exclamă ,,Bre, ce putere are şi electrica asta!". Dar scopul pentru care venise şi l'a atins, pe lângă cafea şi dulceaţă a mai primit şi un cadou de la Richard Grech.

Intr'o zi, pe la sfârşitul lunei Februarie, când timpul era frumos şi lucrările mergeau bine, vine un turc în fuga mare, sărind peste stânci ca o capră, se urcă pe vapor şi cere să vorbească cu musiu Richard. Ii spune găfâind că un vapor mare a eşuat la Gaidaro, spre marea bucurie a lui Grech că a mai căpătat un client şi e în vecinăta[...] aşa că poate lăsa o parte din personal la salvarea l[...] Turcul primeşte cuvenitul bacşiş şi pleacă satisfăc[...] Musiu Richard ne cere o barcă să meargă la Gaida[...] distanţă de 3 mile. Mergem şi noi să vedem camara[...] de mizerie. Intră în barcă regretatul Popovăţ, d-l Ghi[...] cu inseparabilul său aparat de fotografie, doctorul Z[...] harof cu o puşcă pe umăr, zicea că vrea să treacă [...] mal să vâneze prepeliţe, şi musiu Richard. De la ,,Pri[...] cipesa" nu se vedea vaporul, dar îndată ce dublăm pun[...] Oinos, zărim camaradul eşuat frumos cu prova pe stâ[...] cile de la nordul farului Gaidaros.După jumătate ce[...] suntem la bordul vaporului ,,Natale L", aparţinând a[...] matorului Natale Lavarello. Pe punte, Căpitanul, 2 o[...] ţeri şi câţiva marinari. Musiu Richard ia pe căpitan [...] o parte şi îi propune contractul de salvare ,,No cure n[...] pay", Conform formularului Lloyd, se stabileşte la Lo[...] dra de Curtea Amiralităţei preţul salvărei. Căpitan[...] atâta aştepta, îl pofteşte jos în salon spre a subscrie co[...] tractul şi a se înţelege de rest. Pe când d-l Ghica cău[...] să ia vederi, doctorul Zaharof se plimba pe punte c[...] puşca pe umăr, iar regretatul Popovăţ încerca clanţel[...] de la uşi pentru un motiv ce vom vedea îndată. Intru i[...] vorbă cu secundul vaporului care mă întreabă repede

— Cine sunteţi d-voastră şi de unde veniţi?

— De la vaporul S. M. R. ,,Principesa Maria", eşua[...] pe punta Oinos, vre-o 3 mile mai departe.

— Allora fratelli di miseria?

— Si Signor.

— Per Bacco, şi noi care credeam că sunteţi pira[...] parcă aţi eşit din mare!

In adevăr, că ,,Principesa" nu se vedea, ascunsă fii[...] de capul Oinos.

— Bine, dar nu aţi văzut barca cu care am venit, ca[...] poartă la prova inscripţia ,,Principesa Maria"?

— Nu ne-am mai uitat, văzând în barcă unul cu puşc[...] cine e domnul?

— Medicul bordului, crede că o să treacă la uscat s[...] vâneze prepeliţe, e timpul pasajului lor spre nord.

— Bine, dar acela mărunţel care încearcă clanţele d[...] pe la uşi?

— E Sub-Directorul S. M. R., caută un w. c.

Căpitanul terminând târguiala cu musiu Richard, ne-[...] poftit la un pahar de Chianti; era foarte bine dispus, c[...] toate că vaporul lui era pe uscat.

Ne-am întors la bord şi a doua zi am aflat de [...] Grech că ,,Natale L" e foarte uşor eşuat. In adevă[...] peste 2 zile după ce a descărcat puţin din caric, a eşit d[...] pe uscat cu propria lui maşină.

Fotografiile ce însoţesc aceste rânduri sunt din colecţ[...] de fotografii a d-lui Ghica; îi mulţumesc din partea m[...] şi a cititorilor, cari pot vedea astfel cu ochii în ce sta[...] se găsea corpul vaporului ,,Principesa Maria" când [...] scăpat de pe stâncile de la Tenedos.

VECHI DOCUMENTE MARITIME

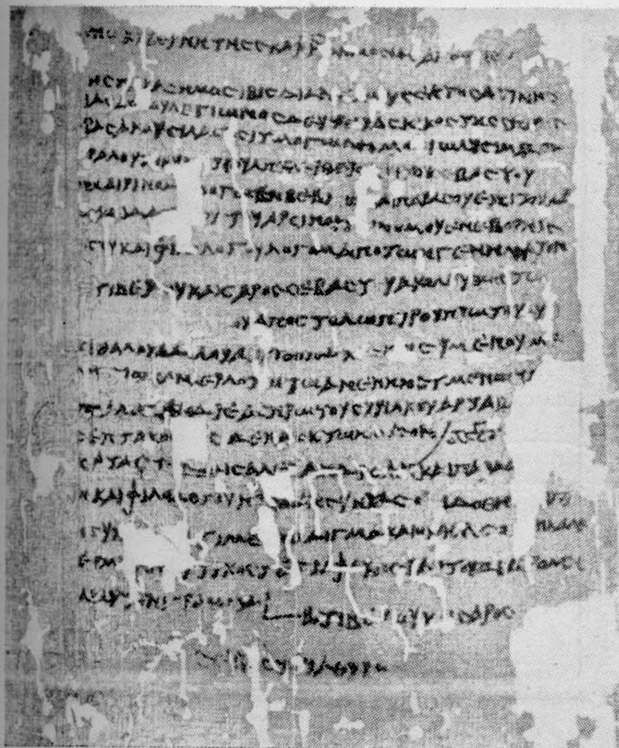
de AL. MARIUS-GHEORGHIU

Navigaţia a jucat un rol însemnat în desvoltarea popoarelor şi documentele cari ni s'au transmis direct sau indirect, fac dovadă că principiile după cari s'au alcătuit uzanţele şi legile maritime, erau cunoscute în transacţiile celor vechi. Asigurările, avariile generale, contractele de navlosire, zilele de stalii, de contrastalii, par să fi fost utilizate în mod curent, cu mult înainte de a fi legiferate de Romani.

Vom reproduce câteva din aceste documente de un deosebit interes pentru navigatori, documente cari se găsesc în păstrarea bibliotecei Bodleian din Oxford şi British Museum din Londra şi cari fixează întocmai ca şi astăzi, obligaţiile încărcătorului mărfii şi îndatoririle căpitanului vasului ce o transportă. *).

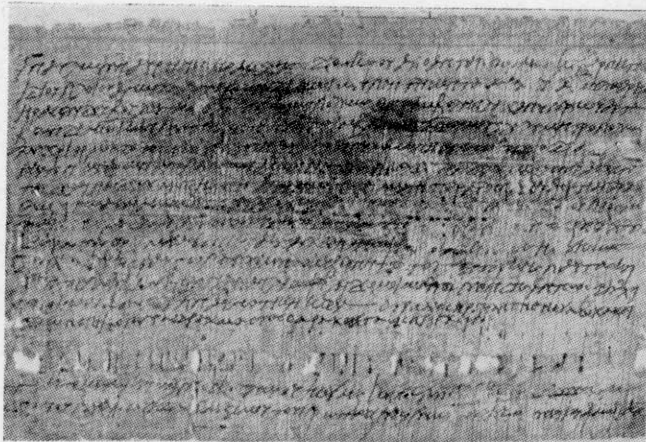
Planşa I reprezintă un document din anul 15 d. Chr., care poate fi luat drept un contract de transport sau „charter", deşi e în forma unei adeverinţe de primire, dată de căpitanul unui vas în serviciul public, pentru un caric de grâu (prelevare în natură a taxei asupra grâului) pe care se obligă a-l transporta la Alexandria. Acest document scris pe papirus în limba elenă aparţine unei categorii de documente denumite în legile romane *„Receptum Nautarum"* şi deşi diferă prin mici detalii de alte documente din aceiaşi clasă, îşi păstrează însă caracteristica esenţială.

Caricul e de 1718 artabas de grâu din Syria, de prima calitate, expediat de Sitologos (perceptorul taxei asupra grâului) din Lysimachis, portul de încărcare fiind Ptolemais Hormos. Data exactă e Hatyr 1, în al doilea an al domniei lui Tiberius Caesar Augustus (28 Octombrie, anul 15 d. Chr.).



Planşa II reprezintă un contract de navlosire sau charterparty, semnat de căpitanul unui vas particular de o capacitate de 250 artabas, prin care se obligă să transporte 250 artabas de seminţe de la portul Grove (Arsinoe) la Oxyrbynchite Nome, datat Phaophi 22, (19 Octombrie în anul 236 d. Chr.) Vasul e navlosit pentru o sumă globală de 100 drachme de argint. Expeditorul are două zile pentru încărcare şi patru pentru descărcare. Contra-staliile se plătesc a câte 16 drachme pe zi.

Similitudinea textului acestui document cu contractele de navlosire de astăzi e demnă de remarcat.



De la data acestor documente maritime, cele mai vechi cunoscute şi până în sec. X sau XI-lea, nu mai avem nici o indicaţie asupra comerţului şi transporturilor maritime, deşi spiritul de aventură şi schimburile de mărfuri au existat de-alungul întreg evului-mediu. Tocmai acest spirit de aventură avea să ducă mai târziu la marile descoperiri. Abia după aceste descoperiri, când navigaţia deveni mai intensă, călătoriile mai lungi, se simţi nevoia de a se codifica uzanţele maritime.

Faptul că nu s'a găsit nici un document referitor la navigaţie în timpul evului-mediu se mai explică şi prin aceia că în toată această perioadă obscură şi plină de obstacole pentru menţinerea unui schimb activ, puţine persoane, în afară de cler, ştiau să scrie şi să citească ; ar fi trebuit deci ca pentru fiecare călătorie să se recurgă la notari sau scribi, ceeace nu era de natură a facilita negoţul maritim.

Nu trebue iarăşi să pierdem din vedere că până în sec. al XVI-lea, de multe ori calitatea de neguţător şi armator se confundau în aceiaşi persoană : neguţătorul încărca marfa pe o navă care era proprietatea sa şi pe care se îmbarca şi el în persoană pentru a o desface în porturile străine, de unde se înapoia cu alte mărfuri.

Cu intensificarea comerţului, navele se închiriau pentru anumite transporturi, cu care ocazie se încheiau şi asemenea contracte, cari aveau să acopere călătoriile respective. Charterul avea o mare importanţă în caz de neînţelegeri şi în afară de jurnalul de încărcare, în care se treceau toate mărfurile la bord, era principalul document după care se lichidau diferendele. Ofiţerul însărcinat cu ţinerea jurnalului de încărcare era secundul vasului, numit şi *„scriba navis"*; el avea o situaţie deosebit de însemnată şi în chestiunea caricului şi a mânuirei lui, o autoritate mai mare ca a căpitanului vasului.

Cu desvoltarea negoţului internaţional, expeditorii luară obiceiul de a aviza prin corespondenţă pe destinatarii lor, trimiţându-le o listă de mărfurile încărcate. La sosirea vasului, destinatarii se prezentau căpitanului pentru a primi mărfurile adresate lor. Ofiţerul secund consulta jurnalul de încărcare cu listele prezentate de destinatari şi dacă se potriveau, livra mărfurile respective. Mai târziu la încărcarea mărfurilor, secundul vasului elibera o adeverinţă de

*) Fotografiile documentelor reproduse în text le posedăm de la Expoziţia Maritimă şi Colonială din Anvers, 1930.

primire, care împreună cu scrisoarea de aviz a expeditorului, dădu naştere conosamentului, aşa cum îl cunoaştem astăzi.

Asemenea conosamente şi cele mai vechi ca dată (anul 1390 şi 1393) sunt acele descoperite într'o arhivă particulară în Italia şi despre cari se face menţiune în lucrarea „The early history of Bills of Lading" de Dr. Bensa.

In cele ce urmează reproducem textul original în latină populară şi traducerea în româneşte (Planşa III) :

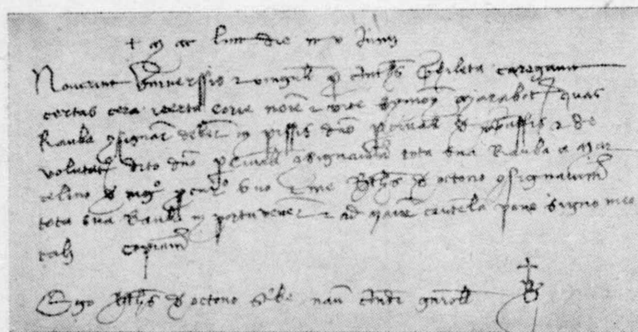
MCCCLXXXX DIE XXV JUNII

„Noverint universsis et singuli quod Antonius Ghileta caregavit „certas cera et certa corie nomine et vice Symonis Marabot quas „rauba consignari debent in Pissis domino Percivali de Guisuffis „et de voluntate dicto domino Percivali consignavimus tota sua „rauba a Marcelino de Nigro procurator suo et me Bartholomeus „de Octono consignavimus tota sua rauba in Portuveneri et ad „maiorem cautelam pono signo meo tali.

Copiam

Ego Bartolomeus de Octono scribe navis Garoll".

„1930, Junie 25. Se face cunoscut tuturor că Antonius Ghileta a „încărcat o anumită cantitate de ceară şi piei în numele şi pentru



„contul lui Symonis Maraboti, cari trebuesc livrate la Pisa, d-lui „Percival de Guisuffis şi din ordinul numitului domn Percival vom „livra toată marfa lui Marcelino de Nigro agentul său, iar eu Bartolomeu de Octono voi livra toată marfa la Portovenere pentru „care garantez cu sigiliul meu.

Copie.

Bartolomeu de Octono secundul navei Garoll

Un alt conosament, datat câţiva ani mai târziu, are următorul text, pe care îl redăm în traducere :

„In numele lui D-zeu, în prima zi a lui August 1397, la Bruges.

„Se face cunoscut tuturor cari vor vedea prezentul text, că eu „Manfredino de Cherio adeveresc de a fi primit de la Anthonius „Chornello din Majorca, 730 bare de fer. Acest fer trebue să-l „livrez lui Petro de Villalonga în numitul loc Moroliche.

„Manfredinus de Cherio".

Expeditorii mărfurilor continuau a aviza prin scrisoare pe destinatari, de multe ori trimiţându-le în acelaş timp şi conosamentul. Exemplul următor e tipic :

„V'am trimis astăzi cu vasul lui William Ris din Majorca IV „baloturi de grâu cu marca (facsimile). Când vor ajunge cu bi[...] „în mâinile dv. plătiţi pentru navlu florini 14 în total. D-zeu să „vă fie pavăză după dorinţa lui Antonio di Guccio.

Semnat : Goro di Stagio, Valencia.

Conosamentul ca document separat, s'a introdus probabil într[e] anii 1305 şi 1390. Presupunerea aceasta e stabilită pe faptul găsirei în arhiva municipală din Londra, a unei sentinţe pronunţate într'un proces în care e vorba numai de charter (contract de navlosire).

Extrasul următor confirmă producţia unui charter :

.....„că această sumă de bani trebuia plătită 21 zile după c[...] „marfa va fi fost predată, pentru care probă a produs charter[ul] „respectiv. Intimatul admite de a fi navlosit transportul de vin [...] „conformitate cu charterul, însă clauza cu descărcarea la Londra „n'a fost satisfăcută...". Dat în Londra, 5 Court of Reginald de Thunderle, 1305 februarie 24.

In tot cuprinsul desbaterilor procesului şi a sentinţei, nu se face o singură dată menţiune de conosament şi charterul pare să fi fost singurul document produs.

Din nefericire, documente englezeşti vechi ne stau prea puţine la îndemână, deşi trebue să fi existat cu mult înaintea celui mai vechi păstrat. Menţiune despre registrul de încărcare se face abia în 153[.] şi vechile conosamente găsite erau copii de pe registrul vasului. Cel mai vechi conosament englez cunoscut până astăzi datează din 1538. Un altul din 1539 evidenţiază uzul la acea dată ca asemenea conosamente să se elibereze în serii de câte 3 exemplare.

E de observat în aceste documente şi în cele de mai târziu, cât de des se invoca ajutorul Providenţei. Sentinţe pioase se repetau pe chartere şi conosamente ca şi pe orice registru de încărcare.

Un asemenea exemplu îl găsim într'un conosament din 1766:

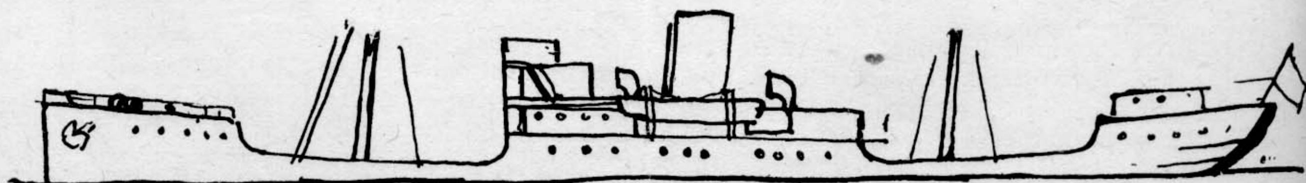
„Incărcat prin graţia lui D-zeu, în bună ordine şi condiţie, de „către Lewis Fontaine, în vasul denumit „The Friends", al cărui „căpitan, după D-zeu, pentru actuala călătorie, William Spencer, „aflător în prezent la ancoră în fluviul Tamisa şi cu voia lui „D-zeu destinat a porni la Liverpool ; 100 quarteri de grâu în 16[.] „saci şi 217 quarteri de grâu în 348 saci...

„In mărturia cărora căpitanul vasului sau secundul lui am e[...] „berat alte două copii de pe prezentul conosament, ambele de ac[...] „laşi conţinut şi aceiaşi dată ; execuţia unuia atrage nulitatea celor„lalte. Şi D-zeu să călăuzească vasul în siguranţă la destinaţi[a] „dorită. Amin.

Datat Londra, 4 Iunie 1766, William Spencer"

De altfel nu e de mirare că se invoca ajutorul Providenţei când micimea tonajului vaselor şi propulsiunea lor prin vele, făceau ca procentajul accidentelor şi naufragiilor să fie foarte ridicat. Numai cu progresele technicei construcţiilor maritime şi cu introducerea maşinelor cu vapori ca mijloc de propulsiune, numărul naufragiilor descresc, navigatorii devin mai puţin fatalişti şi capătă m[ai] multă încredere în mijloacele proprii cari le stau la îndemână [şi] cari le dau posibilitatea într'o largă măsură să domine elementele nesiguranţei.

Dar unele din formulele pioase din vechile documente maritime s'au transmis prin tradiţie până în zilele noastre şi ele dispar d[in] chartere şi conosamente abia în ultimii ani.



SPORTURILE NAUTICE

de Dr. EUGEN T. PETRESCU

Pare a fi omenesc lucru să doreşti ceeace nu ai, iar bunurilor pe cari le posezi să nu le dai importanţa pe care o merită.

Cât de cunoscute şi de cântate nu sunt bogăţiile şi frumuseţile ţărei noastre, atât de economişti cât şi de poeţi! Şi cât de puţin le preţuim!

Să aruncăm o privire asupra unuia din importantele elemente ale naturii care prin abundenţa lui în România, îndeplineşte toate calităţile: apa.



Cine nu ştie cât de brăzdată e ţara noastră de râuri, când iuţi, şerpuitoare şi zgomotoase, când liniştite şi adânci. Şi pe ce locuri minunate sunt săpate albiile lor. Dar Dunărea, fluviul cel nepieritor, dar Marea Neagră cu tonurile ei nesfârşite şi cu agitaţiile ei variate, de la calmul „ca oglinda" până la valurile cu „berbeci" şi mugete înfricoşetoare.

Pline de măreţie sunt apele ţărei noastre. De aceea mă gândesc, pentru ce nu am vedea şi la noi o zi a începutului pescuitului, primăvara, aşa cum am văzut în Franţa şi cum cred că este în multe alte ţări? Poate nu mulţi cunosc acest lăudabil obicei, aş putea spune sportiv. Iată despre ce este vorba:

Ziua pescuitului, care îmi pare a fi chiar 1 Aprilie, nu priveşte pe pescarii de meserie, ci în acea zi veţi vedea eşind pe barierele oraşelor, cu sutele, ba chiar cu miile, tineri, bătrâni, femei şi copii, cu undiţele şi tolbele la spinare, pentru a se aşeza pe malurile râurilor celor mai apropiate, spre a prinde peşti. Au unii credinţa că treburile din restul anului vor fi în raport cu cantitatea vânatului. Nu-şi închipue nimeni cât de nenorocit se simte acela care după o zi întreagă de pândă nu a prins de cât 2—3 peştişori sau nici atât.

Să nu socoată cineva că pescuitul cu undiţa se face numai în acea singură zi pe an. Aceasta este numai începutul, pentru ca apoi în Duminicile şi sărbătorile cari urmează, regulat să vezi o bună parte a locuitorilor oraşelor, singuri sau cu familiile, preferând să-şi ia de-ale mâncărei şi să se odihnească în aer liber şi curat, la ţărmul unui râu, de cât să se otrăvească într'o cameră închisă, cu tutun, băuturi alcoolice, jocuri de noroc, etc.

Mai mult încă, la Paris vezi în mijlocul oraşului, zi la zi, stând pe ţărmurile Senei, bărbaţi, a căror ocupaţie nu o cunosc, ore întregi nemişcaţi, cu undiţele în mână ca să prindă câte un „baboiaş". Oricât pasiunea acestora este mai puţin condamnabilă.

Mă întreb iarăşi, pentru ce pe râurile, lacurile, Dunărea şi Marea noastră, în afară de bărcile jerpelite ale oamenilor care-şi câştigă cu trudă existenţa din pescuit, nu vedem mai numeroase bărci curate, cu sau fără pânze, sau chiar vaporaşe cu excursionişti? Dunărea e o apă curgătoare excelentă pentru desvoltarea turismului nautic şi tot aşa Marea Neagră, care deocamdată ispiteşte mai mult.

Apoi, pentru ce să nu vedem şi la noi mai mult tineret care să-şi întărească muşchii, să-şi oxigeneze plămânii şi să-şi ascută mintea practicând frumosul sport al canotajului?

Ar crede poate unii că acest sport este costisitor. Mă grăbesc a răspunde că nu. Un club nautic bine organizat, cu un număr nu prea mare de membri, dar hotărâţi, poate să-şi procure cele trebuitoare cu sume relativ mici. Şi apoi cu puţină imaginaţie, unele combinaţii ce yachturi ieftine, pentru distracţii, se pot improviza.

Pornind de la puţin, se poate ajunge departe. Avem Yacht-Clubului Regal Român, care prin munca şi iscusinţa sa a ştiut să atragă atenţiunea şi ajutorul celor mai înalte personagii.

Chiar Bucureştenii ar putea să exercite din plin acest sport, putând, în afară de prea frecventatele lacuri ale Cişmigiului şi Parcului Carol, să-şi amenajeze lacurile de la marginea oraşului. Când am auzit că este vorba de asanarea, în mod oficial, a acestor lacuri, am tresărit de bucuria realizării unui vis pe care-l nutream dinainte de război.

Ceeace a lipsit la noi pentru închegarea sporturilor nautice, ca întotdeauna, a fost: până la un punct, ignorarea lor, şi în al doilea rând lipsa de iniţiativă.

Liga Navală Română e gata oricând a ajuta, pe cât îi va fi cu putinţă, pe toţi aceia cari vor activa în această direcţiune.

Este timpul ca să fim stimulaţi cel puţin de ţara vecină nouă şi prietenă, Cehoslovacia, care nu are eşire la mare, dar care are un mare număr de societăţi de înot şi cluburi nautice, pe când acestea la noi „se numără pe degete".

Un sport cu care iarăşi nu ne putem lăuda, este înotul.

E drept că în coloanele sportive ale ziarelor noastre se văd dări de seamă asupra unor competiţiuni ale acestui sport în România. Dar, dacă observăm bine, în afară de un număr restrâns de înotători, aproape mereu unii şi aceiaşi, cari iau parte la concursuri, nu vedem cluburile producându-se mai din plin şi cu alte laturi ale înotului: şcoala de înot, salvarea de la înec, o propagandă mai concretă, serbări în acest sens, etc.

Din cele 18 milioane de Români, cei cari ştiu să înoate metodic, sunt prea puţini. Imi vine în minte Suedia, unde orice copil nu poate obţine certificatul de absolvirea şcoalei primare, dacă nu ştie să înoate. Trebue să menţionez însă că fiecare şcoală primară îşi are baia şi basinul ei de înot.



„Câţi imbecili cari nu ştiu să înoate, ar scăpa de la înec, dacă numărul înotătorilor ar fi mai mare" spunea ironic, într'o alocuţiune, preşedintele societăţei femenine de înot „La muette" din Paris, cu ocazia unei serbări de nataţiune, prezintând eleve cari numai după un număr de câteva şedinţe ştiau să înoate şi să scoată manechinul de lemn (reprezintând un om înecat) de la fundul apei.

La lucru deci.

Cred că putem face şi noi, imitând şi lucruri bune, ceeace se face în Anglia şi Franţa de peste o sută de ani.

Vine primăvara. Infiinţaţi cluburi nautice ori unde există un râu, un lac, un ţărm de mare. Tineretul, îşi va face bine sie-şi precum şi ţărei, desfăşurând câtă mai multă activitate în această ramură sportivă. Cei mai în vârstă vor fi alături de ei.

PENTRU INCEPĂTORII SPORTULUI NAUTIC

Ca să navigi — chiar de plăcere — trebue să cunoşti elementele ce le ai de mânuit.

Deci ca sportul să fie în adevăr agreabil trebueşte ca începătorii să fie îndrumaţi către mijloacele cele mai lesnicioase, de oarece numai astfel vor putea obţine cu minimum de oboseală, un maximum de agrement.

In primul rând orice amator de sport nautic trebue convins că pe apă nu se umblă cu aceiaşi siguranţă ca pe uscat, şi oricât de sigură i s'ar părea *barca* în care se urcă sunt anumite situaţii, când dacă nu va fi precaut va risca să se răstoarne.



Fig. 1. — Duba.

O asemenea întâmplare dacă nu poate avea urmări serioase în cazul când începătorul este un bun înotător, dar chiar prin faptul că se face o bae în mod neprevăzut, este adesea umilitor şi poate influenţa de multe ori asupra entuziasmului sportiv.

Din nenorocire sunt situaţiuni când rezultatul unei răsturnări poate să fie mai grav, şi ori cât de rare ar fi aceste accidente, cel care se hotărăşte pentru sportul nautic, trebueşte deprins ca din vreme să ia toate precauţiunile spre a evita o nenorocire. Cu riscul chiar de a fi taxaţi de fricoşi, este bine să înfiltrăm în sufletul tinerilor prea îndrăzneţi noţiunea că se face o mare imprudenţă când se nesocotesc măsurile de siguranţă, şi se avântă în largul apei nepregătiţi suficient în sportul nautic.



Fig. 2. — Luntre.

Orice începător al sportului nautic care voeşte să se avânte în largul apei i-se cere: 1) Să cunoască barca în care se urcă; 2) Să se priceapă să umble cu ea.

Cum la noi sportul nautic este în stare embrionară, nu se poate vorbi încă de un tip de barcă propriu de sport, iar amatorii obişnuesc să utilizeze tipurile ce au la îndemână prin porturi.

Astfel pe râuri şi eleştae se utilizează nişte tipuri de bărci primitive, făcute de multe ori din simple trunchiuri de arbori denumite după localităţi, cinuri, dube, luntri, etc....

Aceste bărci sunt complect instabile şi nepractice pentru începători fiind periculoase, iar pe ape mari şi vânt inutilizabile.

La Dunăre, pe lacuri şi pe mare se găsesc diferite tipuri de bărci: *dube, lotci, luntri* şi *barcazuri*.

Dubele sunt un soiu de cinuri mai perfecţionate, ele sunt construite dintr'un schelet de lemn peste care este aşezată o căptuşeală de scânduri bine îmbinate numit bordaje. Fig. 1.

Dubele sunt foarte uşoare, se manevrează în general cu o singură lopată din partea dinainte sau dinapoi, nu sunt însă stabile



Fig. 3. — Lotcă.

şi cere multă pricepere la manevră pe timp rău. Nu sunt recomandabile pentru începători.

Luntrile sunt nişte bărci speciale pentru Dunăre construite ca şi dubele, dar mai cu îngrijire, ele au fundul plat, iar extremităţile alungite le fac proprii de acostare la ţărmuri; ele au o mare stabilitate, se manevrează cu o lopată sau două însă sunt greoaie la mers, mai ales pe vânt. Fig. 2.

Lotcile sânt nişte bărci cu extremităţile fine, oarecum stabile, foarte uşoare şi recomandabile pentru sport de cunoscători, se manevrează lesnicios cu una sau mai multe lopeţi; fac excepţie lotcile mici zise *vipere* şi *săgeţi* cari cer mai mare îndemânare la manevră. Fig. 3.

Bărcile de mare sunt construite cu o deosebită îngrijire şi ca să corespundă la anumite scopuri ele sunt de diferite forme, dimensiuni



Fig. 4. — Barcă.

şi diferite materiale. Construcţia lor a atins un mare grad de perfecţiune, ele pot fi extrem de stabile şi chiar insubmersibile. Fig. 4.

Astfel avem, bărci de serviciu în port, bărci în serviciu vapoarelor, bărci de pescuit, bărci de curse, bărci de salvare, etc.

Odată cunoscută barca trebueşte ştiut cum să stea în ea şi apoi să se înveţe cum să umble cu ea; dar acest lucru va fi descris într'un alt capitol.

G. M.

1) Este un nume generic ce se dă vaselor mici plutitoare, indiferent de formă.

MEMORIU DE RĂZBOI ŞI REVOLUŢIE

de Cpt. ZAGOREANSKI-KISEL

MĂRII NEGRE
— leagănul copilăriei,
— iubirea tinereţii şi
— isvorul existenţei mele —
dedic această lucrare

Au trecut aproape 15 ani de când s'au desfăşurat evenimentele descrise în această lucrare.

Când m'am hotărât să-mi scriu memoriile, în legătură cu revoluţia, am revăzut câteva însemnări ce le aveam de pe atunci.

Dar când am început să aştern pe hârtie faptele petrecute, amintirile au apărut cu o exactitate aşa de uimitoare, în cât simţeam că retrăesc iarăşi acele clipe, — notele mele aproape numai erau necesare.

Cu uşurinţă deosebită mi-a revenit numele persoanelor ce au jucat diferite roluri în peripeţiile descrise, cât şi detaliile convorbirilor în continuitatea evenimentelor.

Desigur, pentru un om, care nu a văzut şi nu a trăit revoluţia, pentru cel care şi-a dus viaţa în mod obişnuit şi calm, multe din cele ce sunt scrise aici vor părea exageraţii sau chiar fantesii.

Şi totuş nu este de cât purul adevăr.

Asigur, însă, pe orice neîncrezător că am schiţat, după puterile mele, tot ce am văzut şi ce am simţit, cu o exactitate cinematografică — reală — fără nici o retuşare.

Poate unora să le pară curios că tocmai pe mine a căzut zarul să joc un rol principal în istoria crucişătorului *„Regele Carol"*.

Imprejurările aşa au făcut.

In multe cazuri luăm decizii nu după deliberări logice şi consecvente cum ar părea firesc, ci forţaţi de împrejurări ne hotărîm cu totul pe neaşteptate, caşicum ni-ar fi dictat acţiunile cineva din afară. Rolul prim mi-a revenit fatal mie ; şi trebue să recunosc că un mare noroc, a contribuit la deslegarea acestor evenimente să fie aşa de fericită !

Memoriile mele nu erau destinate publicităţii...



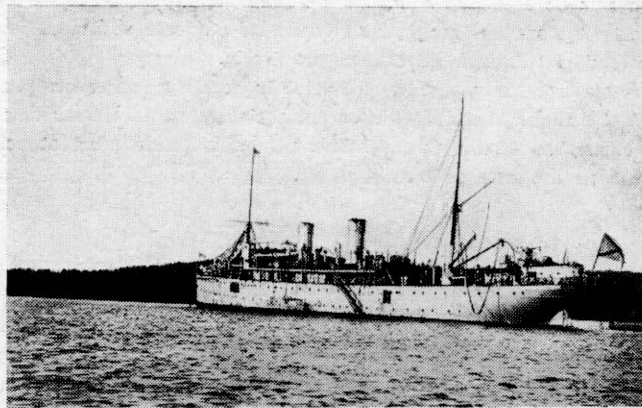
Vedere din Odesa.

Le-am scris pentru mine însu-mi, dar prietenii mi le-au cerut. Am descris aci numai un mic episod dintr'o vastă revoluţie, în clocotul căreia viaţa fiecărui om a fost, mai mult sau mai puţin, un roman fantastic sau tragic.

1. PRIMA FAZĂ A REVOLUŢII.

Intrarea României în Războiul Mondial, — în anul 1916, — a înzestrat flota rusă din Marea Neagră cu mai multe vapoare foarte bune, aparţinând Serviciului Maritim Român : *„Impăratul Traian"*, *„Dacia"*, *„Regele Carol"*, *„România"* şi *„Principesa Maria"*.

Pe aceste vase, plecate din Brăila pentru Sevastopol, au fost numiţi comandanţi, ofiţeri şi marinari din marină rusă. A rămas însă la bord şi personalul românesc. Dar rolul efectiv combatant a trecut în mâinile ofiţerilor ruşi. Personalul la maşini, românesc, a funcţionat în permanenţă.



Vas rus puitor de mine.

Ajunse la Sevastopol, vasele au fost supuse unor minuţioase reparaţiuni şi lucrări de adaptare, primele trei fiind destinate a îndeplini rolul de crucişătoare auxiliare ; vasului *„România"* i s'a dat misiunea de purtător de avioane, iar vasul *„Principesa Maria"* ca purtător de năvoade anti-submarine. La crucişătoarele auxiliare au fost înlăturate anumite supra construcţiuni inutile scopului de războiu, afectându-li-se câte patru tunuri moderne, calibru 105 mm. cu tragerea rapidă, şi o instalaţie complectă de Telegrafie fără fir.

Toate aceste vase erau la Sevastopol, în luna Februarie 1917 când le-am văzut cu ocazia sosirei mele în concediu de pe frontul românesc, unde comandam, — pe Dunăre, — un grup de vedete blindate.

Vasele româneşti, purtând pavilionul *„Sf. Andrei"*, erau în rada nordică a portului, frumos aliniate, în linie de şir, gata, complect armate şi vopsite, luciau sub razele soarelui cu formele lor elegante şi uşoare...

Păstrez încă vie în memorie, plăcerea deosebită ce am simţit, privind în special vasele *„România"* şi *„Regele Carol"*.

In această perioadă ante-revoluţionară, flota rusă în general cât şi portul, făcea o impresie foarte bună.

Flota, sub comanda Amiralului Colceag, era bine organizată.

Oraşul Sevastopol, era guvernat de către Amiralul Vesiolchin, personagiu bine cunoscut pe Dunăre în timpul războiului, om energic, care reuşise să imprime oraşului ordine şi disciplină perfectă,

Contrastul mai mult de cât izbitor, dintre mizeriile vieţii de luptător pe front, şi viaţa ordonată ce se desfăşura în faţa ochilor mei, m'au făcut să cred că oraşul îşi duce viaţa sa cotidiană într'un mod obişnuit, dar în curând fu-i desminţit de impresiile mai mult decât dureroase ce aveam să culeg.

Odată intrat în cercul intim al familiei şi prietenilor, am constatat că starea sufletească a poporului era cu totul alta...

...Ferbea ceva ascuns în inimele tuturora...

Fiecare purta în suflet o cantitate mai mare sau mai mică de dinamită, ce nu aştepta decât doar scânteia şi momentul prielnic, care permiţând şi uşurând explozia, să azvârle toată ordinea existentă în haos...

Pretutindeni se manifestau tendinţe ascunse revoluţionare !

...Mi-am adus aminte atunci de bieţii ostaşi aflători pe front, de

stoicismul lor sacru ce-l puneau pentru îndeplinirea sfintei lor datorii,ostaşi cu sufletul străin de tendinţele şi proporţiile vulcanului ce începea să mijească în spatele frontului.

Groaznicele evenimente bănuite n'au întârziat mult până să apară.

La 27 Februarie 1917 fu primul sughiţ de moarte a vechii alcătuiri, şi fizionomia noului stat rus începu să apară.

In acea zi trenurile n'au mai sosit din Petrograd şi s'au suspendat toate comunicaţiile de poştă, telegraf şi telefon.

In ziua de 1 Martie, vânzători de ziare împânziră cu ediţiile lor speciale tot oraşul, anunţând cu vocile lor stridente abdicarea Împăratului şi formarea guvernului provizoriu.

Vestea aceasta căzuse ca trăsnetul în rândurile ofiţerilor, producând nedumeriri asupra ideilor noi socialiste, ce se ridicau ameninţătoare, cu tendinţi de a schimba felul vieţii de până atunci, bazată pe dragoste de tron şi patrie.



Amiralul Kolciag.

...N'am să descriu detaliat, mersul evenimentelor revoluţionare în marina din Marea Neagră, deja descrise de mai mulţi, însă nu pot trece sub tăcere, rolul deosebit de frumos al Amiralului Colciag, care în momentul acela grav, a înţeles pericolul evenimentelor ne faste, salvând situaţia care ar fi putut deveni tragică dela început.

El a ordonat ca armata de uscat şi marina să depună jurământ guvernului provizoriu, cu tot ceremonialul obşinuit.

Până la mijlocul lunei Martie, viaţa zilnică şi-a păstrat mersul ei calm, ne deosebindu-se cu nimic de cea de mai înainte.

Furia revoluţiei la noi părea că a trecut fără sânge, în timp ce ştirile ce soseau din marea Baltică zugrăveau excese teribile ce apăreau în închipuirea noastră cu totul fantastice.

Din nenorocire, această stare de lucruri, relativ normală, n'a durat mult...

Din Petrograd a sosit reprezentantul Dumei, lucrătorul Tuleacov, spre a verifica cum sunt aplicate directivele revoluţionare în marină.

El a înfiinţat *„Ţentro-Flot"* [1]), discreditând şi anihilând prin aceasta puterea comandantului flotei şi comandantului cetăţei. Aceşti comandanţi erau nevoiţi să se supună, fără şovăire, unor inovaţii curioase.

Scene ridicole şi tragi-comice s'au putut vedea în acele zile.

---

[1]) *„Ţentro-Flot"* : comitet revoluţionar de marinari, ales pentru conducerea flotei.

...Amiralul Vesiolchin însoţind pe lucrătorul Tuleacov, şezând în locul din stânga în automobil, purtând pe lângă semnele imperiale câte o respectabilă funtă roşie, în forma de rossetă, pe reverul mantalei de amiral, fapt ce contrasta izbitor cu restul ţinutei...

Tuleacov a fost însă prima rândunică cu instincte de corb ce şi-a făcut intrarea în Sevastopol.

După el şi-au apărut roiuri de indivizi suspecţi şi cu totul necunoscuţi, care veneau cu un singur scop : de a propaga şi întări revoluţia.

A apărut atunci la suprafaţă din masa înveninată de noua doctrină, un oare care Praporşcic Sofonow, care în fruntea mulţimei de răsculaţi, s'a dus la locuinţa Amiralului Vesiolchin somându-l să-şi scoată epoleţii de Contra-Amiral cu cifra Imperială.

Amiralul eşind în balconul casei sale, şi-a rupt singur epoleţii. Acelaş gest a fost apoi repetat de toţi ofiţerii, care-şi acoperiau emblemele de pe şepcile lor cu fâşii de pânză roşie.

Cei cari se împotriveau, erau acostaţi pe stradă, li se vopsea cu roşu însemnele de pe şepci, operaţie brutală la care toţi se supuneau fără cârtire, orice împotrivire ar fi însemnat moartea.

Astfel fiind pregătite şi întărâtate massele, pe zi ce trecea deveneau tot mai obraznice şi mai bestiale în manifestările lor ; căutau orice prilej ca să se terorizeze ofiţerii, până au ajuns în cele din urmă la complecta dezarmare a corpului ofiţeresc.

Toate acestea nu au fost făcute de cât cu scopul de a compromite şi dezonora complect pe ofiţeri, întru cât, drept judecând, ce-ar fi putut face 30 ofiţeri, de pe un cuirasat de linie, contra 1000 oameni din echipaj care posedau arme şi muniţii.

Numai două persoane nu s'au supus acestor insultătoare dispoziţiuni : un tânăr sublocotenent de pe torpilorul *„Jachii"* care s'a împuşcat în momentul când i s'a cerut să predea stiletul, şi comandantul marinei, Amiralul Colciag. Gestul lui a fost măreţ şi pildă de bravadă.

...Când au sosit delegaţii sovietelor de soldaţi şi lucrători pe bordul quirasatului *„Gheorghii Pobiedonoseţi"*, pe care Amiralul îşi înălţase pavilionul său, şi au cerut predarea armelor, Amiralul foarte calm, s'a dus în cabina sa şi întorcându-se pe punte cu sabia de Sf. Gheorghe şi stiletul a spus :

— „După căderea Port-Arturului, Japonezii respectând eroismul adversarului n'au cerut predarea armelor mele, şi voi veniţi să mi le cereţi... ei bine... nu vi le dau..." şi zicând aceste cuvinte, Amiralul îşi aruncă armele sale peste bord, în mare.

Delegaţii s'au întors la sovietul central şi, după o şedinţă furtunoasă de noapte, au decis arestarea Amiralului Colciag.

...Prea târziu însă, deoarece Amiralul, dându-şi seama de situaţie, a predat comanda flotei Contra-Amiralului Nemitz, plecând la Petrograd.

Flota a rămas ca şi decapitată...

DE PE CRUCIŞETORUL „PRUT" PE „REGELE CAROL"

Datorită numai hazardului, rolul meu în aceste penibile evenimente, era doar de simplu spectator, întru cât fiind în concediu nu aveam contact cu marinarii.

La câteva zile de revoluţie, folosindu-mă de faptul că fusesem în străinătate, cu care ocazie îmi procurasem o complectă garderobă de haine civile, am căutat să profit de acest fapt şi din proprie iniţiativă, deşi regulamentele militare opreau, pentru a fi ferit de orice privire şi nu a fi observat de masele răsculate, m'am îmbrăcat civil.

Im păstram calmul meu faţă de toţi, gestul meu dând de gândit doar camarazilor mei.

Aceştia îmi repetau veşnic aceeaşi observaţie :

„Dacă Amiralul află, vei fi arestat !".

Răspundeam tuturor amabil :

„Aşteptaţi puţin şi veţi face ca mine !".

Faptul nu întârzie să se producă, căci la începutul lunei Aprilie apăru un ordin al comandantului marinei, care permitea ofiţerilor portul hainelor civile.

In mijlocul atâtor evenimente încordate concediul meu luă sfârşit...

...Dela Dunăre ne veneau ştiri alarmante. Se accentua rezvrătirea şi la unităţile de acolo. Ca să nu mă întorc la post am aranjat transferarea mea în flota Mărei Negre, voind să fiu cât mai aproape de familie.

A sosit deci momentul, când trebuia să îmbrac şi eu noua uniformă impusă de Kerenschi.

M'am prezentat spre îmbarcare pe bordul crucişătorului *„Prut"* vas ce fusese tot crucişător în marina turcă, sub numele de *„Medjidie"*, capturat de ruşi în timpul războiului.

Crucişătorul era în reparaţie, operaţie ce era executată de maiştri englezi, şi fiind că posedam binişor această limbă, îndeplineam şi misiunea de translator. Vasul a fost legat la dana din „Corabienlaia-baia" lângă ateliere. N'avea echipajul complect, iar serviciul de bord aproape inexistent. Această ne simplifică foarte mult situaţia noastră de ofiţeri, petrecând cea mai mare parte a timpului în cabine, de unde eşeam doar în timpul meselor în careu.

Evenimentele însă, se desfăşurau cu repeziciune spre deslegări ce aveau să devină din ce în ce mai grele.

Echipajele sub presiunea tuturor provocărilor demoralizate, sufletele otrăvite, s'au dus să lupte cu un inamic închipuit care ş'ar fi luat poziţie în bazinul fluviului Don. Tema de luptă era de fapt un pretext, adevăratul motiv al acestor năvăliri de echipaje în interiorul ţării fiind jaful.

...Ajungând cu jafurile lor în comunele Cazacilor de Don, ei au întâmpinat aici o rezistenţă aşa de mare, în cât rezultatul a fost ridicol şi dezastruos.

Cea mai mare parte din ei „dau bir cu fugiţii", iar cei luaţi ca prizonieri au fost bătuţi într'un mod ruşinos chiar de femeile cazacilor.

In a doua decadă a lunei Decembrie, aceşti „bravi" luptători s'au întors la Sevastopol. unde şi-au revărsat asupra ofiţerilor tot potopul lor de ură şi mânie, din cauza ruşinei suferite.

O parte din echipajul vasului *„Prut"*, mai mult „revoluţionari conştiincioşi", cum se complăceau a se intitula, întorcându-se pe crucişător au ţinut un meeting, la care s'a decis: „debarcarea tuturor ofiţerilor în cazarmele depe uscat".

N'au lăsat la bord decât un singur praporşcic, nu de mult recrutat din marinari, om lipsit de scrupule şi simţul onoarei, şi care luase parte cu ei în luptele ruşinoase de pe Don.

Intâmplarea, că echipajul *„Prutului"* s'a întors mai devreme, grăbindu-se cu meetingul, a fost o mântuire pentru noi, întru cât echipajele celorlalte vase, care s'au întors în ziua următoare, au arestat vreo 30 ofiţeri, în frunte cu comandantul şef al Porturilor din Marea Neagră, Vice-Amiral Novitzchi, şi preşedintele Curţii Marţiale Navale, Generalul Chetritz.

Echipajul distrugătorului *„Gadgibei"*, nu s'a mulţumit numai cu arestarea: a fost împuşcat pe loc modestul şi simpaticul locotenent Bogdanov, pentru simplul motiv că sfătuia echipajul să nu asculte de provocătorii înveninaţi.

Perspectiva ce aveam de a fi dus în cazarma de uscat, unde echipajul nu era decât o ceată de bandiţi, nu-mi surâdea de loc....

...Se ştia, că acolo se petrec scene de umiliri şi batjocorire revoltătoare!...

Tot ce era ofiţer era supus la vecsaţiuni triviale, şi modul de traiu constituia cea mai dureroasă umilire.

...Erau siliţi să meargă la curăţatul cartofilor în bucătărie, puşi să spele closetele.... şi alte însărcinări cu totul incompatibile cu titlul, ocupaţiunea, creşterea şi chiar cu bunul simţ.

...Gândul că toate acestea mizerii trebue să le suport m'am decis de a face tot ce-mi sta în putinţă să evit tortura.

Am recurs atunci la unul din cunoscuţii mei, Căpitanul Comandor Vinocrov, Comandant în acea vreme pe bordul vasului *„Regele Carol"*.

M'am prezentat pe crucişător, luându-mi şi toate actele necesare prezentării în cazarma de la uscat, iar comitetului [1]) de pe crucişător", s'au dat explicaţii că „sunt numit la bord".

In noaptea în care crucişătorul a plecat spre Trebizunda cei treizeci ofiţeri arestaţi, la uscat — după o anchetare făcută de formă — au fost scoşi din închisoare şi, în frunte cu Amiralul Novitchi, au fost împuşcaţi în apropiere de localitate Malacov Curgan.

Plecarea mea neaşteptată din Sevastopol, a făcut pe toţi prietenii şi cunoscuţii mei să creadă că am căzut şi eu victima asasinatelor din acea noapte sângeroasă.

Din echipajul *„Regelui Carol"* un sfert erau Români, iar restul Ruşi, numiţi încă înainte de revoluţie, fiind debarcaţi de pe diferite vase.

Păreau comparativ, destul de liniştiţi şi aceasta poate datorită mai mult faptului, că vasul a fost mereu în călătorii fiind trimis de Ţentro-flot când la Batum, când la Novorosisc.

La începutul războiului, crucişătorul *„Regele Carol"* eşea cu toată escadra îndreptându-se spre ţărmul Turcesc, luând partea activă în lupte, contra inamicului.

Repartizaţi la Trebizunda, eram la dispoziţia „Armotvod"-ului comitet ce se ocupa cu retragerea armatelor din Asia-minoră, de sub Erzerum şi din alte localităţi, biruite de brava armata Caucaziană.

— „Pacea fără anexări şi contribuţii" — lozincă aruncată în masse de Lenin, a răzvrătit complet splendida armata Caucaziană, care ca o turmă de oi, a început să se retragă spre vechile graniţe ruseşti.

Cea mai parte din ei, veneau la Trebizonda, de unde ştiau că pot trece mai uşor cu ajutorul vaselor la Novorosiisc.

La aceste transbordări au luat parte câteva vase comerciale mobilizate şi în special crucişătoarele *„Regele Carol", „Impăratul Traian", „Dacia" şi „România"*.

Toate acestea 4 vase, au avut aproape tot personalul mecanic românesc, personal ce s'a ţinut în rezervă faţă de activitatea revoluţionară.

Vasele fiind alimentate cu păcură, n'au avut greutăţi pentru a îmbarca acest combustibil, întru cât cea mai mare parte a vaselor din flota Mărei Negre, întrebuinţau drept combustibil cărbuni, şi n'au putut să easă la mare, deoarece echipajele refuzau încărcarea cărbunilor.

Pe *„Regele Carol"* funcţiona, ca şi pe celelalte vase, comitetul politic, care avea depline puteri, rolul comandantului reducându-se numai la conducerea vasului.

Comandantul era de un temperament moale şi prea supus, impasibil şi indiferent la tot ceeace se petrecea în jurul său, în timp ce în comitet figurau, spre norocul nostru, doi, trei marinari mai de omenie, fapt ce a făcut ca viaţa noastră să se scurgă în acest interval de timp relatif calmă.

Numai un singur ofiţer, [2]) locotenent de Amiralitate, trecut din armată, figura ca membru în comitet, ofiţer, ce spre nenorocul nostru, a fost cel mai puţin simpatic şi cel mai vitreg.

Voind a acapara toată puterea pentru el, a căuta tot timpul să provoace conflicte între ofiţeri şi marinari, aţâţând pe unii contra altora; purtarea sa era extrem de instigatorie.

El a fost îmbarcat pe crucişător împreună cu soţia sa.

Ţinea cuvântări revoluţionare la toate meetingurile, căutând să-şi impună autoritatea.

(va urma)

---

[1]) Fiecare vas avea un comitet care se bucura de depline puteri.

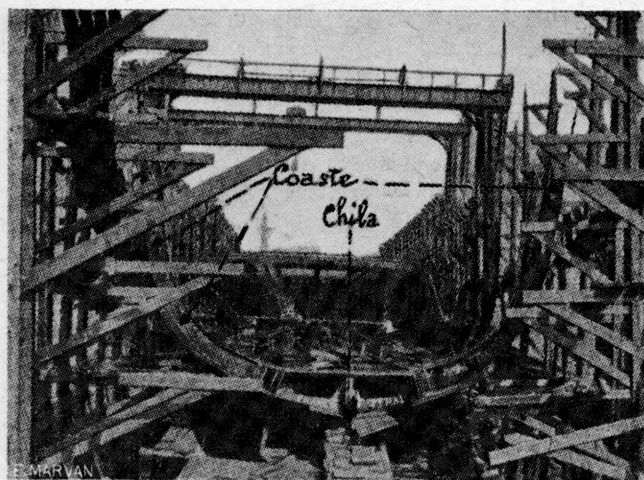
[2]) Corp compus din ofiţerii transferaţi din armata de pe uscat pentru instrucţia militară.

DIN ENCICLOPEDIA MĂRII

POVESTEA NAVIGAŢIEI

de Amiral C. BUHOLTZER

3. *Construcţia unei Nave.* — Ca o navă să fie rezistentă trebue să aibă măcar o piesă din o singură bucată, sau din bucăţi mari formând ca şi una singură. Ea se numeşte *„chilă"* şi este piesa care se aşează la fundul şi la mijlocul navei în afară, în tot lungul ei. In *„Şantierul de construcţie"* aceasta e cea dintâi piesă care se pune pe *cala de construcţie. Cala* e un plan înclinat, la uscat unde se construeşte nava, şi de unde va trebui să alunece, când terminându-i-se corpul plutitor va trebui să fie dată la apă sau *lansată.* Pe *chilă* se aşează *coastele* sau *cuplurile.* Acestea se leagă între ele cu



Vas în construcţie.

alte piese. Piesa care leagă în lungul navei, în interiorul ei, toate coastele se numeşte *carlingă.* Se pune o *carlingă* la mijloc în lung şi câte una lateral. *Prova* şi *pupa* sunt părţile dinainte şi dinapoi ale unei nave.

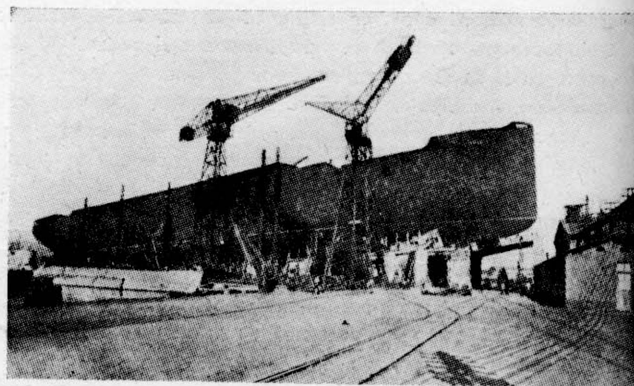
Navele vechi de luptă, cu pânze, aveau câteva sute de tunuri, puse în borduri sub punte. Locul acesta închis se numea de francezi *„batrie"* (sau baterie).

Cuvântul era scris pe un perete din un bord în altul, astfel: *„Ba-trie"*. Silaba *„Ba"* venea în *stânga* când citeai uitându-te spre prova navei şi *„trie"* era în *dreapta.* De aci a rămas cuvântul de *ba-bord* sau *bordul din stânga* şi *tri-bord* sau *bordul din dreapta* navei. Englezii spun bordului din dreapta al navei *starboard* şi explicaţia care o dau ei, este că altă dată cârma nu era la mijloc, ci se ţinea cu o ramă mare în partea dreaptă. Ori pe englezeşte a *cârmi* înseamnă *to steer* şi de aci ei deduc că bordul unde era altă dată cârma se numeşte *starboard* căci era bordul cârmuirei sau *to steer.* Se vede deci cum fiecare naţiune caută să-şi explice diferite numiri date în technica navei.

Peste *grinzile* care leagă partea de sus a *coastelor* se pune *puntea* sub care diferitele *compartimente* se destină maaşinilor, magaziilor şi locuinţelor. Locuinţa marinarilor e de obicei la prova şi se numeşte *postul echipajului,* căci toţi marinarii la un loc, se numeşte *echipaj.* Ofiţerii au *cabine* pentru dormit şi pentru lucrat, iar masa o iau în comun în o sală mare sau în *careu.* Ca să poată cineva dormi la bordul unei nave, trebue să se obişnuiască cu pasul marinarilor de serviciu şi cu toate sgomotele navei. Chiar schimbarea de pe o navă pe alta, cere obişnuinţă dacă nu pentru odihnă cel puţin pentru a nu te împiedica de diferite obiecte pe care nu ai obişnuinţa să le fereşti mai ales pe întuneric. Străinilor, cari se împiedică de orice lucruri de la bord, li se zice în limbajul marinăresc *„elefanţi".* Lumina vine la locuinţe prin ferestre laterale, rotunde, şi prin deschideri cu geamuri sus în punte sau *spiraiuri.* Dacă pe punte se mai fac alte două punţi, una la prova şi alta la pupa, acestea sunt *teuga* şi *duneta.* O altă punte îngustă, mai spre mijloc şi mai înaltă, având şi cabine, se numeşte *puntea de comandă.* Acolo e şi *camera de hărţi* şi *camera cârmei* de unde marinarul *(timonier)* ţine cârma sau *timonia.*

Cârma se mişcă prin o roată legată prin lanţuri de transmisiune cu cârma dela pupa. Tot sus, cam la aceiaş înălţime cu puntea de comandă, sunt ridicate şi bărcile pe *gruele lor* de ridicare. Nava se ancorează prin ancoră legată de fundul navei în interior prin un lanţ care iese prin o *nară* sus aproape de prova. La pupa nava poartă *pavilionul naţional* sau culorile ţărei. In marinele streine când o navă poartă numele unei provincii sau unui oraş, pavilionul e dat în dar de doamnele de acolo. Cu el se evoacă o provincie întreagă, a căror doamne cu un gest înduieşător au brodat cu mâinele lor pavilionul, care în toate dimineţile la răsăritul soarelui

Soarelui, în sunetul goarnelor şi al tobelor se urcă fluturând la pupa navei. O navă se leagă la cheu de *babalele* cheului, nişte bucăţi mari de fontă, înfipte în piatră. Legătura se face prin *parâme* sau frânghii împletite de cânepă groasă. Nava intră în apă un număr oarecare de metri, care se numeşte *pescajul navei* sau *cât calcă nava.* Linia pe care o desenează apa pe bordajul exterior se numeşte *linia de plutire.* Când se lansează o navă de pe *cala de construcţie* se tae legăturile care o reţin acolo. In alte timpuri aparatele de reţinere erau la prova şi ca să se lanseze nava, se făceau pe cală nişte găuri în care intrau oamenii ce trebuiau să tae legăturile. Imediat ce nava începea să alunece, aceşti oameni se ascundeau în groapă iar nava trecea peste ei. Pentrucă se întâmpiau accidente, oamenii întrebuinţaţi erau din acei condamnaţi şi de scăpau erau graţiaţi. Lansarea se face acum numai pe la pupa şi deci fără pericol. In clipa lansărei se face şi *botezul navei* adică i se dă cu solemnitate numele ce-l va purta. Iată cum descrie Alphonse Esquiros, o lansare pe Tamisa în timpuri mai de demult:



Lansarea unui vas.

„Azistam în 1863 la darea la apă a ultimei nave de războı, construită din lemn la Wolnich. Uriaşul se odihnea în leagănul său, căci ce nume poţi da unui bazin de piatră fără apă, dublat cu stejar şi acoperit peste tot cu sticlă, în formă de boltă? Aproape trei sute de persoane, bărbaţi şi femei, erau chemaţi să ia parte la această ceremonie nautică...

Muzicanţii cântau de o oră naşterea acestui nou copil al marinei Britanice...

LITERATURĂ



Dionysopolis
(Balcicul)

„La fondation de Dionysopolis, dont on ignore la date, est due aux navigateurs grecs".

O. TAFRALI

Priviți acum Balcicul! In timpuri milenare
— Un secol înainte de era lui Christos —
Era ce e și astăzi: un mândru port la mare ,
Ca și Callatis, Tomis, Odessos și Istros.

Erau aceste porturi de vechii greci fundate,
Pe coasta locuită de Sciți, Crobyzi și Traci,
Ce-aveau pe-atunci un rege, vestitul Mithridate,
Rival cu Buerebista, ce stăpânea pe Daci.

Și a venit apoi, din Roma 'nvingătoare
Licinius cu multe și aprigi legiuni,
Ce, supunând pe toate barbarele popoare,
A'ntins al Romei sceptru pe-aceste regiuni.

Sub stăpânirea dulce a Romei cea bătrână
A înflorit Balcicul în fiecare an...
Și secoli, după secoli, trecut-au astfel până
A început ruina Imperiului — roman.

Acropole de astăzi, coloane și morminte,
Relicvele găsite în orice săpături,
Sunt urmele rămase, aducătoare-aminte
De-aceste ale vremii minuscule frânturi!

IOAN PLUTAȘU



In fața mărei

Ce nestatornică și verde e larga 'ntindere de ape,
Când o privim de pe terasă sub viorìul înserărei...
In ochii tăi sclipesc smaralde și'n ei, de caut mai aproape,
Eu văd răsfrântă toată taina și nestatornicia mărei.
Din larguri, valurile repezi trimet mireasma lor salină,
O pulbere de diamante e apa, când salută malul,
Iar sânul tău acum tresaltă cu-aceiaș năvălire lină
Și-acelaș ritm, pe care'l poartă, când lunecă pe plajă, valul...
Eu simt, când stăm tăcuți și singuri în fața apelor, că'n unde
Un suflet uriaș se sbate și nu e nimeni să-l priceapă,
Și înțeleg acum, iubito, că și in sânul tău s'ascunde
Un strop din sufletul ce mișcă pustiul nesfârșit de apă...
Și când cuprinși de'nfiorare, noi stăm îmbrățișați pe malul
Pe care s'au oprit atâția și au privit în largul zărei —
Eu simt, strângându-te în brațe, că strâng nebun în brațe, valul,
Și sărutându-ți ochii umezi ,sărut nemărginirea mărei!

MIRCEA RĂDULESCU

La un moment dat nava se scutură, alunecă în lungul unei pante continui, dusă de propria greutate și aleargă să se arunce în Tamisa. Făcând drumul acesta, primise botezul cu o sticlă de vin, care fusese svârlită să se spargă de prova ei. Era momentul solemn. Apa impinsă violent, se agită ca și cum ar fi imitat marea și în strigăte de entusiasm marinarii ridicară pavilionul Marei Britanii, ale cărui cute fluturară maestos. După „ura" al mulțimei urmă o tăcere religioasă. Emoțiunea pe care o simt spectatorii unei lansări a unei nave de război, e fără îndoială cauzată de presimțirea pericolelor ce le are de întâlnit sau în care ea va pune pe altele. Ce destin va avea? Va lua parte la vreo luptă navală? Și contra cui? Va fi victorioasă sau înfrântă? Sau va avea norocul necunoscut al atâtor nave, cari construite în aceste din urmă timpuri cu atâta cheltuială, nu au văzut niciodată focul și abia au atins marea? In acest timp nava lansată pe Tamisa spumegândă, se opri deodată ca o greutate inertă. Nu avea nici catarge nici vele și după cum spuse un marinar, acest copil mare al Marinei Engleze nu știa încă să se servească de membrele sale". Aci se termină descrierea lui Esquiros.

Când nava a fost complet sfârșită e scoasă din port cu un echipaj special de mecanici și fochiști și i se face probele de bun mers și de iuțeală; pe o bază bine măsurată, de exemplu între două porturi. Ținând seama de timpul mers pe distanța cunoscută, se deduce iuțeala. După terminarea probelor se face *recepția* sau *primirea* ei de către proprietar. Marile *„companii de navigație"* nu țin în serviciu o navă mai mult de 10—15 ani, când o vând altor societăți mai mici, a căror clientelă e mai puțin pretențioasă în ceiace privește iuțeala, căci o navă prin îmbătrânire perde mai mult din iuțeală, decât se demodează sau se slăbește.

Când o navă s'a învechit de tot, se scoate pe uscat, se desface, și ferăria veche se întoarce (prin cumpărare) la uzinele metalurgice de unde ese din nou sub forma de table și grinzi. Aceasta e viața și moartea naturală precum și reînvierea sub altă formă a unei nave de fer.. dacă nu s'a perdut în mare.

INAMICII

(nuvelă)

de Von=Kub

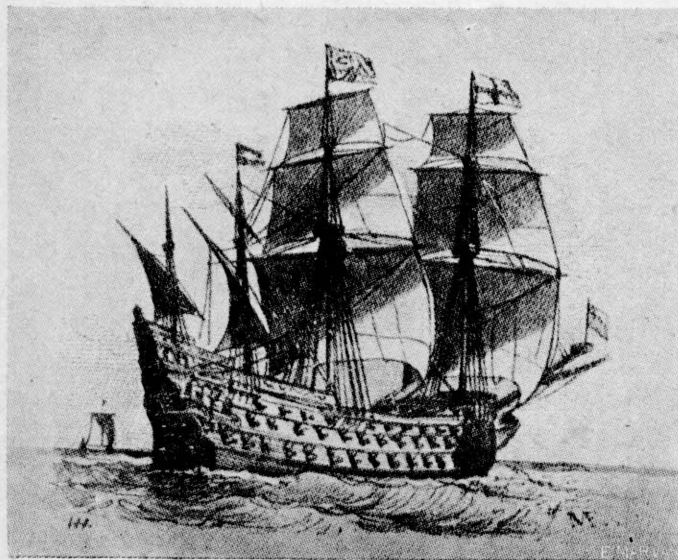
Măsurat şi lin, ca răsuflarea unui om obosit, care s'a uitat într'un somn adânc şi întăritor, se ridică şi se lasă, pe întinderea albastră a Mediteranei, hulă lungă, potolită alunecând tot mai departe spre West, spre Ocean.

Măsurat şi liniştit, conformându-se mişcărilor ei, se ridică şi se lasă jos un vas de războiu, mare şi greu; o corabie cu zeci de pânze întinse, o fortăreaţă plutitoare cu două linii de tunuri pe punţi suprapuse.

O piramidă de vele albe, cari ajung aproape până la apă, sunt abia umflate de vântul uşor din pupă...

Şi la fiecare dată, când velele pierd vântul, cu o pocnitură surdă se lovesc de catarge, iar acest sgomot sec răsună dureros în inimele echipajului.

Un singur dor trăeşte neîncetat în sufletele tuturor: „înainte, mereu înainte, să trecem cât mai repede această zonă de întâlniri probabile".



Vasul Providenţa.

Ce este asta? Decădere sufletească a învinşilor? Frică de un inamic mai tare? — Nu! Nu multe zile trecură de când ei luptară unul contra patru, şi deşi au fost învinşi, sunt gata de a se măsura din nou cu inamicul.

Şi ochiul pătrunzător al marinarului căta lung la corpul vasului şi la arboradă pe urmele obuselor inamice, primite în luptă deschisă...

Nu, ei nu au nevoie să se obişnuiască cu vuetul tunurilor, cu moartea, care-i pândeşte din toate părţile...

— „Dar nu, acum ei trebue să evite întâlnirea cu inamicul!". Insărcinarea lor este alta: a se strecura repede şi nevăzuţi printre escadrele inamice şi a aduce în Patria lor îndepărtată un caric preţios încredinţat lor, ca un semn de distincţie. Instrucţiunile amiralului primite înainte de plecare, spuneau clar şi scurt: „sau a răzbate — sau a pieri împrecul cu caricul".

Şi pe feţele tuturor stă scrisă hotărârea fermă: „să moară — dar să nu dea nimic".

Un vas ciudat! Flamură de repaos e încă ridicată, dar la prova, nu s'aud nici cântece, nici larma sgomotoasă a matelotilor, nici poveşti fără de sfârşit ale bătrânilor despre călătorii şi lupte trecute... Chiar înjurăturile virtuoase ale şefului de echipajiu, care nu cunoaşte pe nici un egal în acest gen de elocvenţă, mureau, neavând timp de a sbura dedesubtul mustăţilor lui cărunte şi îngălbenite de tutun... Peste tot tăcere, feţele posomorâte, dinţii încleştaţi dârzi...

La pic, cu răsuflarea slabă de vânt când se desfăşură, când se atârnă în jos fără forţă — pus la bernă [1]) pavilionul tricolor al Provinciilor Unite.

Şi privirele echipajului, parcă fermecate, tot mereu se întorc când spre el, când spre uşa cabinei comandantului, acoperită în întregime cu stofe negre şi grele, lângă care s'au înţepenit doi soldaţi cu lancea de abordaj în mână.

Inapoia acestei uşe, într'o urnă masivă de argint, odihneşte pe vecie inima lui Mihail Adrian Van-Ruyter, cel mai mare dintre voevozii pe apă, inimă care toată viaţa a palpitat numai pentru Patrie şi care este oprită acuma pe vesnicie de un glonţ vrăjmaş...

Şi acest vas, — cel mai bun „pânzar" — a fost ales pentru însărcinarea periculoasă şi onorifică: a aduce această relicvă preţioasă pentru a fi îngropată în pământul strămoşesc, — sau, dacă soarta va fi îndărătnică, să se scufunde cu ea în valurile albastre şi mângâetoare....

— „O velă la N N W" — s'auzi neaşteptat vocea tulburată a omului de veghe din gabie şi înainte ca corpolentul comandor Van Ostade să ridice luneta, s'auzi din nou, — „două, trei,... cinci, şapte vele".

Comandantul, fixând luneta la ochii, a încordat toată atenţiunea sa în punctul arătat al orizontului, unde, ca nişte pescăruşi albi, abea se distingeau velele — vestitoare de moarte apropiată şi inevitabilă.

— „Aşa este, Martens" — a spuse el printre dinţi, întorcându-se spre ofiţerul secund — „sunt trei vase de linie, şi patru fregate, toate mai bune „pânzare" de cât noi şi afară de asta, abea acuma eşite din docurile Tulonului... Nu putem să evităm întâlnirea"...

— Adunaţi echipajul pe punte" — adaogă el după o pauză...

Un ordin scurt al ofiţerului secund, urmat de trilul sifleiei [1]) şefului de echipagiu, tropăitul picioarelor desculţe şi din nou tăcere mormântală.

Sutele de ochi ale echipajului, îngrămădit pe punte, au încremenit în faţa comandantului. Comandor Van-Ostade scoase pălăria sa cu borurile largi, cusută împrejur cu un galon de aur, trase cu mâna peste frunte şi se rezemă pe balustradă.

— „Băeţi, — în marina Alteţei Sale — a Marelui Tăcut, — mai mult se face, decât se vorbeşte... Nu aşteptaţi nici de la mine o predică lungă. Ţineţi minte numai un singur lucru: inima amiralului este cu noi şi n'o vom preda în mâinele inamicului — apoi vocea comandorului se întrerupse de emoţie — „nici vii, nici morţi... La posturile voastre, la posturile de luptă... Tambur?"..

Răsună înăbuşit darabana, cântă ascuţit, sifleele... pentru câteva minute s'auzi tropăitul, scârţiitul macaralelor, sgomotul lanţurilor... şi din nou s'a făcut tăcere ca în mormânt.

— „Incercaţi, să ieşiţi cu vasul în vânt" — ordonase comandantul, fixând mereu velele francezilor în luneta sa lungă — poate vom avea norocul să scăpăm, prelungind urmărirea, până în

---

[1]) semn de doliu pe o navă.

[1]) Un fluer ce servă pentru semnale la navele de războiu.

amurg, şi atunci, schimbând brusc drumul". Şi tăcu din nou, lipindu-se de lunetă.

Câteva comenzi scurte ale secundului, trilurile sifleilor şi sgomotul specific al parâmelor, velelor şi macaralelor a întrerupt pentru câteva clipe tăcerea apăsătoare.

Cât ai clipi din ochi au fost scoborâte velele suplimentare şi vasul făcând o elegantă voltă în vânt, s'a înclinat puţin spre tribord şi a luat drumul cel nou. Patru timonieri voinici din nou s'au înţepenit la mânerile grele ale roţii cârmei.

— „Bună manevră, Martens, dar" — adăogase comandantul, întinzând mâna secundului său — „probabil şi ultima pe care noi o mai facem pe comanda acestui vechiu şi bun, vas al nostru".

— „Francezii de asemenea vin în vânt, nu este nici un dubiu!"...

Minutele chinuitoare curg grele... Pescăruşii albi de pe orizont s'au prefăcut deja de mult în o armonioasă linie de şir de vase mari, pline de vele. Deja cu ochiul liber se putea distinge pavilioanele albe cu crinii de aur ce fâlfâiau mândre la picuri, se putea număra sabordurile deschise ale tunurilor... O sută şaptezeci de guri de foc aşteptau semnalul să bombardeze vasul singuratec sub pavilionul tricolor.

— „Primul vas din linie e sub pavilionul contra-amiralului, domnule Comandant" — a raportat ofiţerul de cart.

— „Prea multă onoare" — a mârâit Van Ostade — „Ochirea in arboradă" — a ordonat el.

S'auzi sgomotul penelor, căzute din locaşurile lor, şi 32 de ţevi de aramă din tribord s'au ridicat în sus, parcă vroind să distingă mai bine linia vaselor protivnicului.

— „E ciudat, dece ei până acuma n'au deschis focul" — gândea Van Ostade — „francezilor le plac să arunce loviturile în vânt"...

— „D-le Comandant" — l'a trezit din adâncul gândurilor sale, vocea ofiţerului secund. — „Francezii s'au pus în pană. [1])

— „In pană? şi aceasta în momentul, când ei, ieşind în vânt, câştigase complect situaţia"... D-ta visezi poate, Martens!".

— „Nu, nu — uitaţi-vă" — a insistat secundul.

Intr'adevăr, vasele escadrei franceze unul după altul, veneau în vânt şi se puneau în pană. In curând toată linia lor s'a oprit, legănându-se uşor cu hulă, care se calmase aproape de tot.

— „Pavilionul parlamentar la arborele mic al amiralului!".

— „Ce dracu?" înjură în sine Van Ostade — „ce, oare acest „musiu" crede că voi accepta să mă predau?!... — strânse cu putere pumnii săi grei şi un zâmbet provocator trecu un moment pe faţa sa întunecată.

— „Să ridice răspunsul, să vedem ce vrea de la noi acest dansator din Versailles".

— „Francezii lasă barca la apă... s'a sunat gardă la scară... a ieşit un grup de ofiţeri... au plecat.... Amiralul în barcă! — a terminat raportul Martens, care s'a uitat tot timpul cu lunetă.

— „Faceţi manevra, Martens! In derivă... gardă de onoare la scară!" —a dat ordin comandantul, scoborând pe scară îngustă pe punte principală — „Să arătăm acestor domni, că bătrâna Olandă, ştie şi ea obiceiurile din lumea mare".

Ajustând eşarpa sa portocalie-albastră, şi potrivind gulerul de dantelă destul de mototolit, comandantul s'a oprit la câţiva paşi de scară, rezemându-se cu mâna stângă pe mânerul spadei grele şi răsucindu-şi cu dreapta, barbişonul cărunt şi ascuţit...

Peste bord s'auzi comandă şefului de barcă, pocnirea ramelor ridicate în sus, căngi se agăţară de copastie...

Asupra balustradei a apărut tricornul galonat... Tamburul a început bărăbănitul armonios, susţinut din toate forţele de băeţandri-flautişti. Pe punte a sărit uşor un ofiţer, încă tânăr... Tunică cusută bogat cu fire de aur, panglică lată a cordonului decoraţiei Sft. Duh apărea sub jaboul de dantelă, — toate arătau gradul înalt al noului venit. După amiral au urmat câţiva ofiţeri.

In locul unui „dansator" răsfăţat, Van Ostade a văzut cu surpriză un om cu faţa înegrită de soare a marinarului, cu privirea deschisă şi în acelaş timp puternică; mustăţi puţin cam sbârlite dădeau feţei lui asemănarea unui motan supărat.

— „Duquesnes — contră-amiralul escadrei domnului Ponant al armatelor navale a Majestăţiei Sale Ludovic al XIV, regele Franţei şi Navarei" — s'a prezentat el, făcând salutul ceremonios, atingând puntea cu pană albă a tricornului său.

— Van Ostade, comandantul vasului de linie „Providenţa" al provinciilor unite — a mârâit comandorul, strângând cu precauţiune degetele amiralului, cam „fragile" după părerea sa, şi a ridicat cu mirare sprincenele, simţind o forţă neaşteptată în această mână „de fetişcană".

— Nu greşesc, crezând, că d-stră vă este încredinţat un caric preţios şi trist? — a continuat amiralul, arătând cu ochii la uşa decorată cu draperiile negre.



Amiralul Duquenes.

Faţa comandantului olandez s'învineţit.

— „Nu sunt nici avocat, sucitor, nici predicator — jezuit" — a trântit el mutilând fără milă graiul franţuzesc — „şi, până când mi-a albit părul n'am învăţat să fac volte cu cuvinte. Da, după această uşă se odihneşte inima amiralului cel mare al nostru — acest caric preţios, pe care îl voiu preda Patriei, sau îl voiu arunca în aer împreună cu vasul meu"...

„Dar niciodată, auziţi, — niciodată mâna inamicului nu va îndrăzni să se atingă de el"...

Sufocat de emoţii şi de discursul cam lung pentru el, Van Ostade a rupt copcile gulerului său.

— Mingheer captein este agitat degeaba — pronunţă tânărul amiral în limba olandeză aproape corectă şi ca răspuns la privirea uimită şi întrebătoare a comandantului, adăogase — „că tânăr ofiţer am fost detaşat la marina D-tră şi am avut onorul de a lupta contra englezilor sub pavilionul defunctului amiral în o bătălie de patru zile".

„Marinarii, ori care ar fi culorile pavilionului lor, sunt obişnuiţi de a preţui bravura protivnicului şi pentru Marina Regală ar fi fost o jignire nemeritată de a admite gândul chiar, că cineva ar fi în stare să turbure odihna eroului mort".

[1]) Poziţia ce ea un vas cu pânze pentru a neutraliza efecte vântului pe pânze pentru ca să stea pe loc.

— „Uitaţi-vă la aceasta, comandante" — a continuat amiralul, întinzând un pergament primit de la un ofiţer al suitei — „şi D-tră vă veţi convinge de adevărul cuvintelor mele".

Van Ostade luase documentul şi-l parcurse repede cu ochii, sărind peste cuvintele grele.

— „Noi, cu ajutorul lui Dumnezeu, Ludovic al XIV, Regele Franţiei şi a Navarei... armatelor noastre general Locotenentului şi Mareşalului, cavalerului de Tourville ordonăm... dacă escadrele, flotilele sau vasele vor întâlni un detaşament sau vas al Marinei Olandeze, care va avea pe bordul său osemintele amiralului Van-Ruyter, căzut de moartea celor bravi, nu numai a lăsa lui trecere liberă pretutindeni, dar, dând toate onorurile militare cuvenite, a contribui cu totul la mai sigură îndeplinirea misiunei lor... Aşa este Voinţa Noastră... Dat la Versailles"....

— „Sper, că acuma temerile D-tră s'au risipit" — a pronunţat amiralul, luând pergamentul din mâinele lui Van Ostade, vădit mişcat — „şi D-tră nu veţi refuza mie şi ofiţerilor mei o autorizaţie de a depune omagiile noastre înaintea osemintelor amiralului D-tră... şi al meu ?".



Salvarea Amiralului Ruyter de francezi

In loc de răspuns, comandantul s'a îndreptat spre uşa cabinei şi a lăsat la o parte draperiile... Lancele s'au lovit de punte, ridicate pentru onor.

— „Pălăriile jos, domnilor", pronunţă Dusquènes şi să plecăm genunchii, — osemintelor unui erou se cuvine onoruri regeşti !".

Cu capul aplecat, amiralul retrăia din nou trecutul îndepărtat...

...Ultima zi a celor patru zile a marei Bătălii... Seara... Soarele, apunând, aruncă reflecte purpurii peste epavele vaselor inamice, cari pluteau pretitundeni, în dezordine şi în prada flacărilor muribunde ; la escadră se lucrează cu febrilitatea pentru a repara mai repede arborada şi a astupa găurile numeroase din corpul vaselor.. Se simte apropierea furtunei.. Tânărul ofiţer francez, care în toiul luptei a uitat despre rolul său, al observatorului, şi a luptat la fel ca toţi, aşteaptă acum să fie prezentat amiralului.

Imaginaţia sa retrăeşte tabloul triumfătorului mândru, în uniformă strălucitoare, plină de decoraţii, înconjurat de suită....

— „Intră" — s'auzi o voce calmă, ca răspuns la bătăile în uşă.. Cabină mică, lipsită nu numai de orice lux, dar şi de comfortul modest. Lângă o masă de stejar — un om în haină simplă fără broderii şi decoraţii, cu trăsăturile feţei obosite, dar cu privirea vioaie şi puternică, aruncă fărămiturile de galeţi câtorva pui de găină, galbene şi pufoase, ce se suiau ciripind pe cizmele lui marinăreşti..

Amiralul s'a oprit în pragul cabinei mortuare... Aruncând încă odată privirea asupra urnei, care sclipea încet la lumina celor două lumânări de ceară şi spuse gânditor : „Aceasta este tot ce a rămas dintr'un om mare"... şi în tăcere, strângând mâna comandantului, a trecut cu suita pe punte...

Barca a plecat...

— „La posturile de manevră, — voltă sub vânt" — a dat comandă Martens, prinzând semnul comandantului... Vasul se'nclină sub forţa vântului şi căpătă încet viteză....

Linia nemişcată a vaselor franceze s'apropia mai mult şi mai mult....

Dar deodată... ochii lui Van Ostade se măresc, mână caută convulsiv megafonul, buzele s'întredeschid....

Din sabordurile vasului amiral a sburat un nor de fum, a sclipit o limbă de flacăre galbenă...

— Trădarea, perfidia — gândul straşnic a străpuns creeri comandantului şi, apucând megafonul el este gata de a sbiera cu toată forţa desperării : „tribord foc ! Foc în numele tuturor diavolilor".

Dar cuvintele nu ies din buzele întredeschise, megafonul căzut alunecă cu sgomot spre marginea comenzei...

Velele francezilor au dispărut, parcă după un semn al baghetei fermecătoare, vergele se'ncrucişează încet, din toate deschizăturilor vaselor liniei de luptă ies nori albi de fum, se văd limbi lungi de foc şi măsurat, cu păstrarea intervalelor după regulament, s'aud răsunător în liniştea serei, loviturile unui salut mortuar...

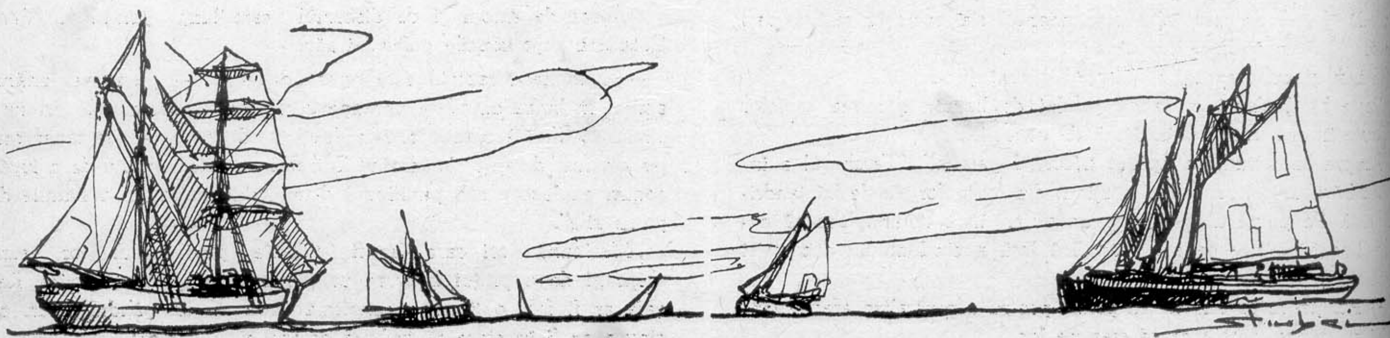
O briză de seară s'a întărit... Sub etravă şueratul valurilor a început să aude mai tare...

Repede se lasă amurgul de sud.

Ici şi colo au început să sclipească primele stele...

Iar comandantul olandez stătea, cu tricornul în mână lăsată în jos, neputându-şi desprinde privirile de orizontul îndepărtat, unde în ceaţă, uşoară şi violetă, dispăreau, prefăcându-se din nou într'un stol de pescăruşi, velele inamicului.

29 August 1932. Tradus din ruseeşte de A. Movenes
Marea Egee



VINOVATUL!

lui SPRING

A comanda un vas e greu. Dacă însă comanda s'ar mărgini numai a duce vasul dela un port la altul pe orice vreme, atunci rolul comandantului ar fi chiar uşor. Sunt însă împrejurări atât de variate în navigaţie, în care i se cer comandantului şi alte calităţi cu ajutorul cărora să poată eşi ,,cu vrednicie din orice încurcătură" cum zic cercetaşii.

Cu elementele naturei, lupta e cinstită, pe faţă: comandantul se serveşte de ştiinţa, experienţa şi curajul său. Cu elementul omenesc însă, de care marinarul nu scapă nici pe apă, nu numai prin porturi, lupta se dă cu arme ascunse, şirete, arme la care şi comandantul trebue să recurgă.

Din noianul de amintiri ce năpădesc la ,,gura sacului" unui moşneag ca mine, scot la întâmplare una, dintr'o călătorie dela Dunkerque, unde descărcasem parte din marfă, spre Wielhelmshaven, unde duceam restul, cu vaporul *„Steua Română"*.

Cum am eşit dintre bancuri şi am pătruns în largul mărei Nordului, am dat de o furtună cum rar are loc prin acele meleaguri. Greu, dar înainta Steluţa mea, până ce spre seară a ajuns în faţa gurei Iadului, — e vorba de fluviul Iade, — de unde se găsesc de obicei piloţii pentru interior.

Cu toate semnalele noastre însă, nici pilotina cu motor, nici cea cu pânze nu era în larg, din cauza furtunei. Semnalăm la farul plutitor *Aussen-Iade* să ne dea unul, — ni se răspunde că nu au.

Ce era de făcut? A sta în larg până la potolirea vremei nici gând: radiogramele meteorologice anunţau că vântul se va menţine cu aceiaş tărie. Să intrăm pe fluviu fără pilot? Riscat!

In cărţile englezeşti se arăta că la nevoe se poate găsi piloţi la farul plutitor *Mittal-Iade,* unde se desfac, pornind la deal, cele două ramuri ce duc una la Bremmen, alta la Wilhelmshaven Incet, încet ne apropiem de far, cerem pilot, dar răspunsul fu tot negativ: „Nu avem, piloţii sunt afară la bară".

Dar noi ştiam prea bine că vremea rea îi alungase. Unde? Nimeni nu putea răspunde. A ancora în calmul de pe fluviu nu era îngăduit. A eşi iar la larg, însemna să pierdem câteva zile. După o scurtă consfătuire cu secundul, — N. Diaconescu, — hotărâm să urcăm spre Wilhelmshaven fără pilot, folosindu-ne de excelentele hărţi germane ce le aveam la bord.

Ce riscam? Să ne punem pe uscat Cum mareea era joasă, până dimineaţa fluxul ne scotea singur. Mai aveam şi două tancuri pline cu apă, care golite ar fi uşurat la nevoe vasul cu 1500 tone. Deci nici o primejdie.

Zis şi făcut. Cu ajutorul farurilor de pe mal, cu al hărţilor, mergând încet şi stabilindu-ne poziţia din 5 în 5 minute, am ajuns, după o noapte de sbucium, în faţa porţilor portului, und am ancorat şi am telegrafiat pentru pilot.

— „Unde sunteţi? fu răspunsul staţiei.

— „Chiar în faţa portului" ne fu replica.

Cu mareea înaltă porţile se deschid, furăm introduşi în bazin, legaţi şi operaţiile de descărcare începură.

A doua zi agentul se prezintă la bord cu o mină disperată:

— Bucluc mare, domnule comandant. Căpitănia de port ne-a făcut cunoscut că vaporul va fi amendat fiindcă e absolut oprită intrarea fără pilot.

— Nu-i nimic, — i-am răspuns. Mergem împreună la căpitănie şi sper că vom aranja chestiunea, ca atâtea altele aiurea.

— Căpitanul de port e militar, nu cred că veţi reuşi.

— Tocmai pentru aceasta sunt sigur că da!

La căpitănie. Eu în uniformă de „Schiffs capitain" comandor, colonel. Suntem primiţi imediat. Căpitanul de port, un „Corvetten capitain", locotenent comandor, maior.

Disciplina l'a făcut să se ridice dela birou şi să mi se prezinte el mie, conform protocolului militar. „Un punct câştigat" mi-am zis.

Ne aşezăm pe elegante fotoliuri de piele şi începem a pleda cauza: vremea rea, nici un pilot la bară, nici la cele două faruri plutitoare, instrucţii englezeşti, etc. Nici unul din aceste argumente nu avură efect: ordinele sunt precise, nu se admite pătrunderea în canal fără pilot.

Deschid atunci focul cu bateria mare, păstrată ca rezervă.

— „Mă ertaţi domnule comandor, dar dacă m'am încumetat să intru, răspunderea o are numai guvernul german!

Stupefacţie. Agentul îngălbeneşte, iar căpitanul exclamă un *„Wie so?"* cu un glas care numai auzindu-l şi-ar fi putut da cineva seama de surprinderea amestecată cu fierberea provocată de o asemenea îndrăsneală, sentimente stăpânite de puterea disciplinei germane faţă de un superior în grad, chiar al altei ţări.

Calm, dau explicaţiile, desfăşurând harta de care mă servisem:

— Fiindcă cu asemenea hărţi minunate făcute de serviciul hidrografic german şi cu splendidele faruri care luminează canalul, un copil ar putea naviga în siguranţă pe canal, — cu atât mai mult un comandant dintr'o marină militară străină, care a avut şi cinstea să-şi facă stagiul în marina militară germană [1]).



Bărci de piloţi în port.

Bum!

Figura căpitanului de port se înseninează, cu o uşoară roşeaţă de mulţumire; agentul răsuflă uşurat, — şi după o conversaţie amicală ne despărţim fără a se mai pomeni măcar de amendă.

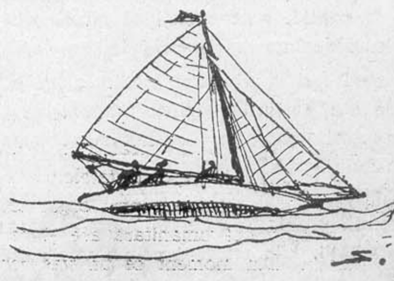
Rezultatul?

A fost amendat capul pilot fiindcă nu a avut grije ca să fie piloţi la bară!

MOŞ DELAMARE

---

1) De fapt îl făcusem în marina austriacă.



CRONICA

M. S. Regele preşedinte activ al Ligii Navale Române

M. Sa Regele Carol II, cu prilejul audienţei ce a binevoit a acorda d-lor *Contramiral Coandă*, Preşedintele L. N. R. şi Comandor *Botez Eugen*, secretarul general, a acceptat preşedenţia activă a Ligei.

Comitetul, în ultima sa şedinţă a luat, cu lungi şi unanime aclamaţiuni, act de înalta hotărâre şi a transmis următoarea telegramă M. Sale:

„Comitetul central al L. N. R. întrunit în şedinţa dela 1 Martie, a primit cu mare entuziasm ştirea că M. V. a binevoit să ia preşedinţia activă a Ligii Navale.

Depunând la picioarele M. V. omagiile lor de adâncă mulţumire, devotament şi recunoştinţă, privim în viitor cu toată încrederea propăşirea acestei instituţii naţionale pentru creiarea unei doctrine navele româneşti şi pentru răspândirea cultului Mării.

Din toată inima strigăm: Să trăiască preşedintele activ al Ligii Navale Române".

La această telegramă M. S. Regele a binevoit să răspundă:

Amiral Coandă — Liga Navală Română
Loco

Mulţumesc pentru frumoasa telegramă ce mi-o trimiteţi cu prilejul preluării preşidenţiei Ligii Navale Române şi vă asigur din nou de tot interesul ce-l port frumoasei opere întreprinsă.

(ss) CAROL

Salvarea naufragiaţilor

Insfârşit, pare că începem a păşi la rezolvarea unei probleme de ordin umanitar, care adesea ne-a adus aspre critici din partea străinătăţii.

Este vorba de salvarea naufragiaţilor în apele noastre.

Dintre toate ţările riverane la Dunăre, România are cea mai mare întindere de maluri, având şi porţiunea cea mai importantă a fluviului *„Dunărea Maritimă"* (de la mare până la Brăila).

Apoi ne bucurăm şi de avantajele unui litoral maritim de aproape 500 km. şi totuşi, nu avem încă organizat un serviciu serios de salvare maritimă.

In fiecare an avem câteva sinistre pe mare dealungul coastei româneşti, fără să mai numărăm pierderile nenorociţilor pescari, surprinşi de furtună în larg. La apelul disperat de S. O. S. (Salvaţi sufletele noastre), noi nu putem să dăm nici un ajutor naufragiaţilor chiar în faţa portului Constanţa, pentrucă nu avem o organizare de asistenţă maritimă.

Chiar dacă naufragiaţii se salvează prin propriile lor mijloace şi ajung până la coastă, sunt expuşi să moară din cauza intemperiilor şi a lipsei de îngrijire în primele ore după debarcare.

In cazul cel mai fericit, ajutoare medicale nu pot primi decât după 24 de ore din porturile vecine, întrucât pe coasta noastră nu se găsesc posturi de ajutor medical. Am rămas singura ţară în Europa care nu răspunde la apelul statelor civilizate de a participa la conferinţele internaţionale pentru organizarea salvării maritime. Căci această problemă umanitară are şi caracterul internaţional de reciprocităţii. Din moment ce un vas românesc, aflat în pericol în apele teritoriale ale unui stat, primeşte ajutoare, şi n suntem datori să dăm aceleaşi ajutoare unui vas străin, pericli în apele româneşti.

Până astăzi, cu durere trebue să constatăm, că nu ne-am înd plinit această datorie. Ne-am sustras mereu, atrăgându-ne crit defavorabile din partea statelor civilizate.

Ce au făcut alte ţări pe litoralul lor maritim? Nu vom vor de Anglia, Franţa sau Statele Unite, unde se găsesc sute de po turi de salvare şi ajutor dealungul coastelor. Organizarea salvă în aceste ţări a început acum un secol, perfecţionându-se contin E destul să ne aruncăm ochii asupra unei ţări mici: *Danemarc* şi asupra unei ţări vecine: *Turcia*. Serviciul de salvare în Da marca a fost creat pe la 1847. Astăzi are 62 de staţiuni cu 30 bărci de salvare şi 700 marinari. Posturile sunt legate printr reţea telefonică de 500 km. Vreme de 65 ani, au fost salvate mii de persoane. Numărul înnecaţilor s'a redus cu circa 75 la sut

In special asistenţa pescarilor cari dispăreau fără urmă, a ad o mare alinare sufletelor populaţiei de pe coaste.

Numai fondul pentru recompensele echipelor de salvare, dispu de 200 mii coroane.

Turcia a început organizarea salvărilor încă din 1869. Exist în folosul organizaţiei de salvare, o taxă de 15 parale pe to pentru orice navă care trecea prin Bosfor.

De curând, în 1930 serviciul de salvare turcesc s'a reorganiz Numai în Bosfor sunt 8 staţiuni, iar la Kilies se află un spital mo dern pentru naufragiaţi. Pe coasta Anatoliei sunt 20 staţiuni mar unele cu cele mai moderne instalaţii din Europa. Toate sunt legat prin fire telefonice şi fac serviciu de semnalizare în interes navigaţiei.

Pe coasta românească exista în trecut un slab început de sa vare la gura Dunării, făcut de Comisia Europeană. Băncile vec s'au distrus şi Comisia n'a mai comandat altele, aşa că se poa socoti acest post de salvare desfiinţat pentru moment.

La Constanţa, din iniţiativa d-nei Zoie Sturza, s'a adun înainte de război, un fond din care s'a comandat o barcă de sa vare. Cu ajutorul Marinei şi al serviciului tehnic din port se or ganizase acolo un mic post de salvare. In timpul războiului, barc a dispărut. Azi nu mai avem nimic care să salveze naufragiaţ chiar în primul nostru port la mare.

Acum câţiva ani se ridicase din nou problema salvării, graţ Domniţei Ileana, pasionată iubitoare a Mării.

S'a adunat şi un fond de câteva sute de mii de lei. Acum, d dorinţa M. Sale Regelui, chestiunea salvării s'a reluat. Noroc a făcut ca această problemă să intre în mâna unui om priceput de inimă. Comandorul Preda Fundăţeanu, distins ca marinar şi c jurist, a studiat chestiunea salvării din toate punctele de veder intrând în relaţii cu organizaţiile similare din străinătatee. A î tocmit un proect de lege pentru creeiarea acestui serviciu şi l noi. O societate de salvare, sub auspiciile Ligii Navale, va cola bora în strânsă legătură cu Marina şi Direcţia Porturilor noastr pentru a intra şi noi în rândul ţărilor civilizate, cari au deja u birou de salvare maritimă în Secretariatul Ligii Naţiunilor.

De realizarea acestei opere depinde în parte prestigiul Statul Român, căci în definitiv nu putem întârzia cu intrarea noastră î rândul celorlalte ţări, cari au înţeles că prin salvarea maritimă s întinde o punte de umanitate pentru unirea popoareelor.

JEAN BART

Legislaţia în marina noastră comercială

Totalitatea vaselor, a persoanelor şi a obiectelor ce servesc pentru navigaţie şi exerciţiul comerţului nautic constituesc cel mai principal factor economic politic al tuturor naţiunilor.

Dat fiind această importanţă, administraţia publică în scop de a utila şi a uşura transporturile pe apă încă din cele mai îndepărtate timpuri a intervenit cu legi speciale.

Origina regulamentării avariilor comune şi particulare o găsim la Romani şi Greci cunoscută sub denumirea : *lex rodia de jactu*.

Reunirea regulelor ce se practicau în navigaţie în Marea Mediterană constituise o veritabilă legiferare atribuită pizanilor ca şi spaniolilor sub denumirea *Consulatul Mărilor*.

Dintre legislaţiunele medievale cele mai principale au fost *Tablele Almafitane* datând din secolul XI, *Ordinamenti Maritimi din Trani, Capitulare Maritimum din Veneţia, Brevae-Curiae-Maris* din Piza, *Statutele din Ancona, Regulele lui Oleron şi Regulele lui Wisby*.

Descoperirea Americii ca şi a Indiilor dând o mai mare desvoltare comerţului şi industrii transporturilor maritime, uzanţele, principiile şi legiferările vechi au fost adunate într'o colecţie cunoscută sub numele de *Ghidonul Mărei* care apoi, cu timpul, după ce a suferit modificări au servit la redactarea *Codicelului Napoleon*, după care mult mai târziu s'a extras codul nostru de comerţ care în cartea II-a tratează despre *Comerţul Maritim, despre Navigaţiune*.

Chestiunele de drept Maritim comercial în legislaţia noastră sunt răspândite atât în Codul de Comerţ şi în Codul Civil ca şi în Codul Penal şi separat sunt tratate de legi, regulamente şi convenţiuni după cum urmează :

1. Cartea doua a Codului de Comerţ (art. 490—694, art. 910—935, art. 948, art. 954—956).

2. Dispoziţiile din Codul Civil (art. 45-72 şi 874—866) referitoare la dresarea actelor de stare civilă şi testamente, precum şi acelea (art. 1470—1477) referitoare la obligaţiile căpitanului ce derivă din locaţiunea lucrărilor, ca şi (art. 1630—1634) la sechestre, (art. 1635) la contractele aleatorii.

3) Dispoziţiile din Codul Penal (art. 312, 358).

4. Regulamentul porturilor şi malurilor române ;

5. Regulamentul C. E. D. pe Dunărea de jos ; 6. Statutul definitiv al Dunărei ; 7. Legea vămilor ; 8. Legea de organizare a marinei militare ; 9. Legea muncii în porturi ; 10. Regulamentul serviciului sanitar; 11. Regulamentul pentru prevenirea boalelor infecţioase ; 12. Reg. asupra serviciului de poliţie la punctele de frontieră ; 13. Legea timbrului ; 14. Legea şi Regulamentul Camerilor Arbitrale ; 15. Reg. atribuţiilor directorului serviciului sanitar dela Gurile Dunărei ; 16. Tariful taxelor de pilotaj ; 17. Regulamentul serviciului de bord pe vasele S. M. R. ; 18. Regulamentul consular ; 19. Regulamentul provizoriu de navigaţie, între Severin şi Moldova Veche ; 20. Reg. asupra navigaţiei pe Prut ; 21. Regulamentul asupra Erarhiei şi Matriculări marinarilor comerciali.

Instanţele de judecată sunt :

1. *Căpitanii de port*, pe lângă amenzile ce sunt ţinuţi a aplica pentru contravenţiunile la regulamentul porturilor şi malurilor romane, ca arbitrii numiţi de lege, sunt în drept pentru cauze maritime a se pronunţa definitiv asupra reclamaţiilor ce nu trec de 300 lei privitor la despăgubiri. (art. 161 reg. porturilor).

2. *Inspectoratul Navigaţiei C. E. D. şi căpitanul portului Sulina* judecă contravenţiile comise în întinderea jurisdicţiunei lor contra dispoziţiilor de navigaţie şi poliţie pe Dunărea de Jos (art. 190 reg. C. E. D.) Apelul hotărârilor de condamnare se face în termen de 3 luni de la notificare, fie înaintea direcţiunei C. E. D., fie înaintea Tribunalului mixt ce se va putea institui în acest scop (art. C. E. D.) fără drept de recurs.

3. *Comandantul de vas* judecă abaterile disciplinare, la bord (art. 6 şi 8 legea organizărei marinei comerciale).

4. Tribunalul Maritim judecă delictele maritime şi acţiunile civile în daune, provocate de aceste delicte, instrucţia urmând a fi făcută de căpitanul portului Galaţi, care în acelaş timp e singurul judecător de instrucţie, ca şi când delictele s'ar comite numai în raza portului Galaţi.

5. *Tribunalul de Prize Maritime* judecă asupra operaţiilor de capturi de vase ca şi asupra mărfurilor aflate pe vase capturate cu dreptul de apel la :

6. *Curtea Superioară de Prize* care judecă apelurile venite de la Tribunalul de Prize sau introduse direct la acea Curte.

7. *Consiliul de Miniştri* are apoi latitudinea, în ultima instanţă, să elibereze sau nu vasele capturate. (Jurnalul Consiliului de Miniştri No. 629 publicat în Monitorul Oficial No. 19 din 27 Aprilie 1923).

8) *Camerile Arbitrale de pe lângă bursele de comerţ*, judecă diferendele dintre armatori al căror contract s'a încheiat prin Bursă.

9. *Tribunalele Ordinare*, în special secţiile comerciale, judecă după regulele de drept comun litigiile cu caracter maritim comercial.

C. TONEGARU
avocatul S. M. R.

In jurul dezastrului de pe vaporul „Atlantique"

După apariţia numărului trecut a sosit ştirea că cercetarea cauzelor incendiului depe *„Atlantique"* a fost încredinţată Justiţiei, fiind bănueli că nu e vorba de scurt circuit sau neglijenţă, ci de o mână criminală.

Ce anume a făcut să nască o asemenea bănuială ?

Mai întâi *multe focare*. Insuşi comandantul a fost surprins şi nu-şi poate explica faptul că focul a fost descoperit deodată în două cabine vecine. Amândouă erau adevărate ruguri, — şi totuşi peretele dintre ele era neatins, iar mai târziu anchetatorii au stabilit că focul ardea în patru cabine care formau împreună un grup izolat.

Iuţeala cu care focul s'a întins, fără *miros de pârleală* face să se creadă că o mână criminală ar fi stropit cu benzină covoarele din cabină. Ipoteza unei ţigări care ar fi aprins saltelele de capoc nu poate sta în picioare : experienţele au dovedit că dacă se da foc capocului, un fum gros şi înăbuşitor dă de ştire.

Mărturii numeroase susţin că la ora 3.30 m. mirosea tare a benzină. Pe de altă parte *două ore după alarmă* a luat foc o altă cabină situată la 60 m. de focarul principal. S'a zis la început că transmisia s'ar fi făcut prin cablurile electrice. Atunci tot o mână criminală a înlocuit firile de plumb dela siguranţe cu unele de aramă.

Scurt circuitul pare a fi scos din cauză pentru următoarele motive : canalizaţia firelor izolate da în cabine tocmai în tubul de ventilaţia care duce prin plafon pe punte. Tot aci dau şi *„termo tancurile"* adică tuburile cu aer cald. Ar fi urmat deci ca flacările şi fumul provocate de aprinderea cablurilor deranjate să fie suflate în sus, iar nu să pătrundă în jos şi să comunice focul cabinelor de desubt.

Bănuiala unui accident, prin aprinderea de la o ţigară a saltelelor şi aceia a unui scurt circuit eliminată, — rămâne doar aceia a unei mâini criminale, provocarea incendiului prin benzină : focul a fost observat simultan în fiecare din cele patru cabine.

Oricare ar fi fost cauzele, lipsa *detectoarelor automate*, care nu numai că denunţă orice început de incendiu, dar care dă automat alarma atunci când cineva ar încerca să le saboteze, poate fi considerată ca adevărata cauză a întinderii focului şi a dezastrului.

SOARTA EPAVEI

Comandantul Shoofs a îndeplinit formele legale prin care cere „*condamnarea*" vasului, adică imposibilitatea de a fi reparat sau reconstruit. Această formalitate e obligatorie înainte de cea de „*abandon*", de părăsire a vasului în mâinile asiguratorilor.

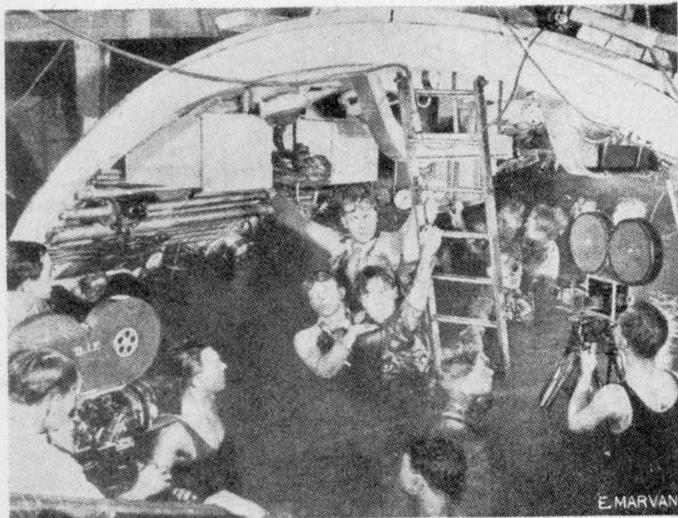
Vasul nu era asigurat pentru valoarea sa totală, circa 300 milioane, — ci numai pentru 100 milioane, plus 70 milioane în caz de perderea totală. Societatea va plăti 170 milioane, reparaţiile necesitând 196 milioane, — rămânându-i epava.

Asigurarea a făcut proces, care urmează a se judeca. Nu e un singur asigurător, — şi cum societăţile sunt reasigurate, daunele sunt repartizate între Paris (41 milioane) Bordeaux (3), Londra (43), New-York (12) şi Hamburg (117.000). Procesul promite a fi foarte interesant.

MOŞUL

Dramă submarină cu udeală dar fără victime

Dacă adevăratele drame submarine nu se pot cinematografia, — cele înjghebate în tancuri de sticlă cu submarine miniaturi combinate cu realităţi, sunt o jucărie pentru casele de filme.



In ilustraţia noastră se poate urmări îngrozitoarea scenă când apa a pătruns în submarin şi echipajul disperat se caţără pe ce-i cade la îndemână. Totul e real, dar voluntar. Dovada o fac operatorii cari, cu tripiedele şi trupul în apă, prind scenele.

Şi fiindcă e vorba de cinematograf, Liga Navală Română se pune la dispoziţia tuturor caselor de filme, pentru a reda o traducere cât mai exactă a termenilor marinăreşti care nu se găsesc în dicţionarele de buzunar puse la îndemâna traducătorilor, ori cât de bine ar şti româneşte.

Două exemple edificatoare:

1) O servitoare se împedică şi sparge o oglindă. Stăpânul aude zgomotul şi întreabă pe fecior:

— Ce s'a întâmplat, Ioane?

— Nu-i nimic, Domnule. E Smaranda *care şi-a pierdut* FARFURIA.

Aţi înţeles ceva? Nici spirit, nici legătură. In textul original era scris: „C'est Jeannette qui a perdu son *assiette*". Traducătorul nu a ştiut că în marină, — şi în sens figurat la uscat, — *assiette* nu e *farfurie* ci... *asietă, echilibru*.

2) Un scafandrier într'un film cu submarine e chemat la telefon. In apropriere se găsea un prieten al său, scafandrierul fiind în altă cameră. Pritenul ia telefonul şi citim pe pânză:

— Căutaţi pe scafandrier? *Ţine frânghia!*

Aţi înţeles ceva? Nimic.

Nu cunoaştem textul original, dar două lucruri presupunem

a) sau cuvântul „*legătură*" s'a tradus „*frînghie*" în loc ca se traducă „*ţine legătura* telefonică până'l chem", — cum s'a şi întâmplat.

b) sau prietenul, tot marinar, a întrebuinţat, cu înţelesul de sus, expresia marinărească: „*nu mola parâma*" ori „*nu da dru... la frînghie*".

„*Keep*" fiind şi imperativ şi indicativ, persoana treia, conf... gata pentru profan. Exemple ar fi nenumărate, — închei cu ti... unei nostime comedii „*Sacrée chapeau, va!*" tradus la noi „*Pălă... sacră*", — deşi era afurisită, a dracului, cum voiţi a zice.

Repetăm deci: *Liga Navală stă la dispoziţia ori cui, în mod... nevol.*

Moş Delama...

Pe marginea cărţilor

LE CROISIERE DU HACHICH

de HENRY DE MONFRE...

Neastâmpăratul Monfreid ne pilotează din nou prin marea Ro... De astă dată face contrabandă de haşiş, fără măcar să ştie ce e haşişul. Ca şi în celelalte două volume de care s'a vorbit în ... vistă, are de luptat cu marea, cu vântul, dar mai ales cu oame...

Reuşeşte totuşi, atât ca contrabandist, cât şi ca scriitor, fiin... înfruntând primejdii de care habar n'avea, era atât de sigur el în inconştienţa sa, că a înlăturat cele mai logice prevederi, a depărtat ori ce bănuială.

„Am avut încredere în soarta care înlănţue cauzele cu efect... aşa ca să reuşesc".

Dar tot el se întreabă, chinuit de aceleaşi gânduri care frămâ... pe orice marinar:

„Şi totuşi, de ce nu sunt vesel? Ar trebui să dansez, să ... să sar ca un nebun ca să-mi dau pe faţă bucuria din mine. Nu, ... fletul nu-mi tresare, mă simt într'o stare haotică ce mă plictise... şi din care nu es decât cu îngrijorare pentru viitor, grijea a... proecte... Jidovul rătăcitor în noi sălăşlueşte...

Nici o odihnă, nici o oprire pe drumul arzător ce duce la izvo... proaspăt: o înghiţitură din fugă şi din nou la goană... prin pra... Intreg volumul vibrează de acel spirit al marinarului prins ... vraja pânzei. Citām doar două fragmente:

„E o nesocotinţă să intru noaptea într'o regiune cu renume pr... dar bucuria că merg, cu pânza întinsă, spre ţintă, după atâtea ... chinuite de volte, bucuria aceasta pe care numai pânza o poate ... marinarului, e o clipită prea puternică: nu pot asculta îndeemn... prudenţii.

„Doar nebuniile mai înfloresc viaţa: din când în când e bine ... te laşi târât, — rar, fără a abuza".

Şi avea dreptate sărmanul să scurteze drumul, fiindcă, nu... într'o noapte, cu verga ruptă de o răbufnitură de vânt, e deri... spre nemiloase stânci.

„Minutele par ore. In fine, improvizăm un floc. E ca un so... lucitor care răsare în mijlocul unei nopţi infernale.

„Linia luminoasă a stâncilor e tot aproape. Mergem paralel ... ea, tot apropiindu-ne din cauza derivei.

„Lungă mai e, Doamne, insula! Nu se mai termină! In ... iată-i vârful! Când să larghez pânza, ca să-l dublez... un col... stâncă înspumat îmi arată că mai e încă până la capăt.

„De acum... e sfârşitul: nu vom putea trece! Nu am nici o ... cătură de salivă în gură. Fălcile mă dor, de strâns, ca şi cum st... soarea lor putea să oprească deriva ce ne duce la moarte.

„Deodată vântul refuză, vasul se abate şi mergem drept ... stânci.

„Toţi se simt pierduţi şi oamenii mei, întinşi pe punte la pândă, încep *„La illa ilalah, la illa ilalah"* pe care l'am auzit ori de câte ori e dus cineva la groapă.

„Dar vântul trece deodată de partea cealaltă şi ne îndreaptă chiar spre trecere.

„Era şi timpul! Dumnezeu n'a voit... nu ne sosise ceasul".

Morala?

„Trebue să fi trecut prin asemenea clipe, să fi atins fundul slăbiciunei noastre faţă de natură, să fi avut teamă şi să te fi rugat fără martori unor puteri supranaturale ca să devii şi să rămâi modest, plin de milă pentru tine însuţi ca şi pentru celelalte păpuşi vanitoase care locuesc pământul întreg".

„Vai de cel care a simţit în singurătate legătura cu natura, el se va simţi un singuratec ori decâte ori va reveni în mijlocul turmei!".

Căci:

„Pe puntea corabiei mele am simţit marşul către moarte al fiinţelor şi al lucrurilor".

Marea, vântul, nisipul, deşertul, soarele... infinitul cerului, pe care se învârtesc stelele. Nimic între aceste elemente şi mine, nimic care să-mi turbure gândurile, visele".

Şi ar fi multe de citat, căci neastâmpăratul contrabandist de ocazie, e şi un gânditor profund, ca orice marinar.

MADEA

Reviste primite

ROMANIA AERIANA, organul problemelor aeriene şi al locomoţiunilor moderne .

BULETINUL POMPIERILOR ROMÂNI anul V No. 2, Februarie cu un foarte interesant articol, printre altele, *„Incendiile pe vase"* datorit d-lui Mircea M. Marinescu. Autorul tratează problema sub toate feţele, vorbind despre defectele de construcţie, impuse de bunul trai la vapoare, în contrazicere cu măsurile de luat contra incendiilor; despre accidentele provocatoare de incendii şi prescripţiile ce se impun la bord, atât pentru personal cât şi pentru constructor; despre combustiunile spontane şi despre metoadele de semnalizare a incendiilor. Studiul e în continuare.

BULETINUL PORTURILOR ŞI CĂILOR DE COMUNICAŢIE PE APĂ, Anul II No. 2 (Februarie) dă instrucţii pentru arimarea mărfurilor în vase şi monografii de porturi.

REVUE DE LA LIGUE MARITIME BELGE anul XXXIII, No. 1 cu un interesant articol. despre Salvare şi vase şcoli.

REVISTA NAUTICA ITALIA NAVALE anul XLII, No. 1 şi 2 cu articole despre dezastrul vaporului *„Atlantique"*, stabilizatorii de ruliu şi experienţele vasului *„Conte di Savoia"*, criza maritimă a personalului, etc.

L'ITALIA MARINARĂ, organul Ligei Navale Anul XXXIV No. 5, cu un bogat material:

— Cărţi despre mare, o întreagă literatură pentru cultura marinărească fascistă.

— Un pod de 4000 m. lungime se va inaugura la 5 Aprilie, ziua Sf. Marcu. El va lega Venezia cu uscatul.

— Oficiul naţional Balila, — respectiv cercetăşia, are la dispoziţie 4 vase şcoală pentru educarea tineretului între 12 şi 18 ani. Ele sunt: *Scilla* cu 190 elevi la Venezia; *Caracciolo* cu 215 elevi la Napoli; *A. Azuzzi* cu 102 elevi la *Cagliari* şi *Eridano* cu 107 la Bari.

— Scafandrieri italieni cearcă să scoată din mare peste 26 milioane.

— Polemică în jurul dezastrului vasului *„Atlantique"*, provocat de o mână criminală plătită de duşmanii Franţei. It. Mar. protestează, aruncând vina pe lipsa de supraveghere la bord, citând cazul lui *Philippar*, care a fost prevenit de un alt vapor că are un incendiu pe bord!

— Tonajul vaselor mai mari de 20.000 tone e repartizat astfel: Anglia, 1.022.510; Italia, 306.258; Franţa 270.181; Germania 267.770; Statele Unite 203.017; Olanda 53.660.

— Tot *Atlantique*: Riv. Na. e încântată că oameni ca *J. Moreux* recunosc nevoia unei *morale corporative*, ca în Italia. Până acum sindicatele se ocupau numai să impună armatorilor îmbarcări de elemente dubioase ori să protesteze când era debarcat pentru motive serioase unul din sindicat. Rezultatul: focul de pe *Philippar*, de pe *Atlantique*. Rolul sindicatelor e să nu admită decât elemente care să facă cinste marinei.

— Situaţia ofiţerilor de punte şi maşină în legătură cu criza şi realizări corporative.

— Ajutorarea armatorilor în Franţa.

MORSKI SGOVOR, organul Ligei Navale bulgare, anul X. No. 1, Ianuarie 1933.

Intrând în al zecelea an, publică un înflăcărat editorial, terminat cu deviza: *„Gândul nostru tot la mare şi la Dunăre"*.

Intr'un articol se arată situaţia precară a societăţii de navigaţie precară a societăţii de navigaţie bulgară, iar în altul vorbind de noile cumpărături ale S. M. R. închee astfel:

„Din cele expuse se văd sforţările lăudabile ale Regiei Române şi marile jertfe ale guvernului pentru menţinerea pieţelor vechi şi câştigarea celor noui pentru produsele agriculturii române, în timpurile actuale critice, şi crearea unor ziduri vamale.

Astăzi, factorii responsabili dela noi nu pot să soluţioneze problema valutei străine, necesară Asociaţiei bulgare de navigaţie, pentru realizarea cumpărării de vase ce s'a proiectat, cu care mărindu-şi parcul de vapoare, să fie în stare, cu navlu de export, să transporte produse bulgare, a căror majoritate se transportă acum de vapoare străine.

— Radiotehnica în marină, Isadora Duncan şi marea, amintiri de război, noutăţi, etc.







INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

STATELE UNITE. Flota de Atlantic — care fusese trimeasă în Pacific, încă din Ianuarie 1932, pentru manevrele obicinuite — continuă să fie reţinută în acele ape şi după manevrele uzuale din anul acesta, „pentru motive de economie".

Tema manevrelor din anul acesta, a fost un atac inamic asupra coastei westice a U. S. A., ceeace lasă să se întrevadă teama de un eventual conflict cu Japonia.

FRANŢA. Nu se ştie încă ce se va face cu corpul lui *Atlantique* : reparaţia ar fi fost evaluată la circa 200.000.000 franci ; după unele ştiri, Compania se gândeşte la abandonarea lui, asigurătorilor, iar după altă versiune, el va fi amenajat ca ţintă pentru flota de război franceză. Compania proprietară, a declarat că îndată ce se va pronunţa imposibilitatea de reparare a corpului, va începe construirea unui vas care să-l înlocuiască ; deasemeni, vor fi puse în curând în şantier, 2 pacheboate rapide, pentru linia Marsilia-Alger, cari vor servi în război drept crucişătoare auxiliare şi transporturi de trupe.

Situaţia construcţiunilor navale

La finele anului 1932, tonajul vaselor în construcţie se ridică la 109.000 tone, la care s'au adăogat cele 75.000 tone ale lui *„Normandie"*, cel mai mare vapor din lume, cu 160.000 cai putere şi o iuţeală de 30 noduri.

GERMANIA. 1) In Iulie 1932, vasul-şcoală cu vele *Niobe*, al marinei de război germane, surprins sub vele de un gren puternic, s'a răsturnat, înecând aproape întreg echipajul şi elevii ce-i avea la bord. Pentru înzestrarea marinei de război, cu un nou vas-şcoală, asemănător *Niobei*, s'a deschis o subscripţie publică, şi pe lângă aceasta, se vinde şi o carte, al cărui beneficiu net, se varsă fondului subscripţiei.

2) Crucişătorul-şcoală *Köln*, se găseşte în călătorie de studii : după ce apărăsit Spania, a vizitat Messina, apoi Alexandria, unde a rămas până la 25 Ianuarie. De aci, a făcut un drum neîntrerupt de 4.200 mile, prin canalul Suez, marea Roşie, oceanul Indian, până la Madras, îndreptându-se apoi către Sabang, în Indiile Olandeze.

Un nou record de viteză.

Transatlanticul *„Bremen"* al Norddeutscher Lloyd a traversat Atlanticul în 15 ore şi 56 minute, bătându-şi propriu său record cu 47 minute. Viteza medie a fost de 27,57 noduri.

Vopsea şi lac incombustibil

După dezastrul vasului „Atlantique", companiile germane au făcut experienţe în diferite climate cu vopsele şi lacuri necombustibile, care au dat rezultate excelente.

ANGLIA. In legătură cu construcţia *Super Cunarder*-ului : în Camera Comunelor, Ministrul Tezaurului a declarat că guvernul va acorda ajutorul său pentru terminarea construcţiei, numai dacă se va putea demonstra în prealabil rentabilitatea lui, şi dacă marile companii de navigaţie britanice, se vor uni pentru a conlucra în viitor. Este probabil că *Cunard Line* se va uni cu *White Star Line*, după modelul lui *Hapag-Lloyd-Union*.

JAPONIA. 1) La Yokosuka, s'a început construirea unui cr zător de 10.000 tone ; despre el presa japoneză spune că va a o mare asemănare cu chiurasatul german şi că va fi cel mai mod şi mai rapid vas al marinei de război nippone.

2) Programul naval viitor, prevede construirea, înainte de to a unui crucişător de 8.500 tone, şi a unei nave-bază de submar

OLANDA. Pe cuirasatul pază coastă *De Zeven Provinc* al marinei Indiilor Olandeze, a izbucnit o revoltă a echipajului, c ne reaminteşte de revoltele din timpul marinei cu vele. Sub influ politice, pare-se, echipajul colonial, ajutat şi de câţiva mate olandezi, a sechestrat sau îndepărtat pe comandant şi pe unii ofi a pus stăpânire pe vas şi a plecat către baza navală dela Soerab pentru a protesta contra reducerii soldelor. Urmărit de forţe, tri pentru a captura vasul şi rebelii, *De Zeven Provincien* în urma fuzului de a se preda necondiţionat, a fost bombardat de un hyd avion al marinei de război, ceeace aduse capitularea fără condiţ rebelilor. Echipajul rebel a fost numai decât debarcat, iar capii voltei au fost închişi.

RUSIA

— In flota rusă din marea Neagră a fost încadrat un purtător avioane, probabil, un fost vas comercial, *„Liotcik"*, ce are un plasament de 3900 tone, o viteză de 18 noduri pe oră şi poate transporte 20 avioane. De asemenea torpiloarele *„Vorovski"* („Kerci") şi *Kalinin"* (fost „Gadjibey"), scufundate în portul No rosisk în 1918 şi care au fost scoase la suprafaţă. Aceste vase, sate în 1916, au un deplasament de 1450 tone, o viteză de 33 duri pe oră şi sunt înarmate cu câte 4—10 cm. tunuri şi cu câte tuburi de lansat torpile. Viteza lor actuală e de 25—27 noduri oră. Torpiloarele de acelaş tip sunt *„Petrovski"* (fost „Korfu *„Nezamojnii"* (fost Zante") *„Şaumian"* (fost „Levkos") *„Djerzinski"* (fost „Kaliakria").

Flotei rusă din Marea Neagră a fost redat submarinul „Sta (fost „Orlan"), scufundat de englezi în 1919 în portul Sevasto şi apoi ridicat la suprafaţă. Vasul a fost construit în 1915. De ac tip n'a rămas decât un singur submarin *„Politruk"* (fost „Nerp

— Guvernul sovietic duce tratative cu Spania pentru coma a 50 vapoare, al căror cost va fi plătit în petrol.

Această propunere a fost făcută mai întâi consecutiv şantiere germane, franceze şi italiene, care însă au refuzat tranzacţia.

— Vaporul *„Vladivostok"*, construit în Italia şi vasul pescăr *„Paltus"* (620 tone) au sosit la Murmansk. In curând vor fi g încă 4 vase pescăreşti de câte 1300 tone, comandate în Italia.

— Canalul care se construeşte şi care va lega mările Albă Baltică are o mare importanţă. Cea mai mare parte a materiale lemnoase va fi expediată pe acest canal, dela Arhanghelsk la L ningrad, drumul fiind mult mai scurt. Canalul începe la marea Al lângă Saroco şi urmează calea fluvială naturală (râul Vima, la Onega, râul Svir, lacul Ladoga şi râul Neva). Lungimea lui va de 720 km. inclusiv 225 km. de cale fluvială existentă azi.

vorba ca acest canal să fie inaugurat în primăvara 1933, dar avându-se în vedere sistemul de lucru al ruşilor, inaugurarea lui va fi probabil, amânată.

— Guvernul rus depune sforţări pentru ridicarea regiunilor nordice ale Siberiei. In cursul acestui an se proectează 4 expediţii comerciale. Una din ele va porni din Kirenks şi va avea de scop ridicarea comerţului lângă gura fluviului Lena.

A doua va porni din acelaş punct şi va merge în insulele siberiene, a treia, spre râul Hatanga.

A patra expediţie, cea mai riscată, va avea de scop deschiderea unei căi maritime între Arhanghelsk şi Vladivostok şi înfiinţarea de centre comerciale pe acea cale. Expediţia va avea la dispoziţie un spărgător de ghiaţă.

Afară de aceasta, 28 vapoare, din care 8 engleze, au fost angajate într'o expediţie comercială spre gura fluviului Enisei. Vapoarele au plecat în grupuri câte cinci, în Septembrie 1932.

La dispoziţia expediţiei sunt câteva radiotelegrafe şi hidroavioane.

— Potrivit datelor oficiale, personalul flotei roşii a fost, în 1932, de 29.039 ofiţeri şi marinari.

— Crucişătorul *„Amiralul Korniloff"*, a cărui construcţie a început în 1913, a fost terminat de bolşevici şi botezat *„Krasnaia Bessarabia"* („Basarabia Roşie"). Viteza vasului e de 27,5 noduri pe oră, deplasarea 7600 tone. Armamentul lui se compune din XV—13 cm. şi IV—7,5 cm. tunuri, 2 aparate de lansat torpile şi avioane. Vasele de acelaş tip din Marea Neagră sunt: *„Profintern"* (fost „Svietlana") *„Cervonia Ucraina"* (fost „Amiralul Nahimoff") şi *„Krasnâi Kavkaz"* (fost „Amiralul Lazareff") iar în marea Baltică, *„Voroşilov"* (fost Amiralul Butakoff"). Aceste crucişătoare pot să transporte şi 100 de mine de baraj.

(Din revistele *„Morskoi Svornic"*, Leningrad şi *„Ceasovoi"*, Paris, pe care le recomandăm pentru informaţii din S. S. R.).

ITALIA.

Intre 8—14 Aug. 1932 au avut loc mari manevre navale, a căror prima parte a avut un caracter operator-strategic, iar partea a doua un caracter tactic. La manevre au participat 100 vase, 30 submarine şi 23 escadrile de avioane (în total 200 hidroplane şi aeroplane), sub conducerea generală a amiralului Duci, şeful marelui Stat major al marinei, care a avut pavilionul pe crucişătorul *„Zara"*. Manevrele s'au făcut în partea centrală a Mării Mediterane.

Călătoria transatlanticului „Conte di Savoia"

Noul transatlantic italian *„Conte di Savoia"*, după călătoria de inaugurare, a purces la a doua, plecând la 5 Ianuarie din Genova şi ajungând la New-York în ziua de 12, după două opriri la Gibraltar şi Villafranca, înaintea itinerarului. La întors de asemenea a trebuit să-şi micşoreze viteza, pentru a nu intra în portul Genova înaintea orei fixate.

FINLANDA. 1) S'au terminat cele 2 cuirasate pază-coastă, cari constitue o reapariţie modernizată a acestui tip de vase, căzut odinioară în desuetudine. *Väinemöinen* şi *Ilmarinen* au datele următoare:

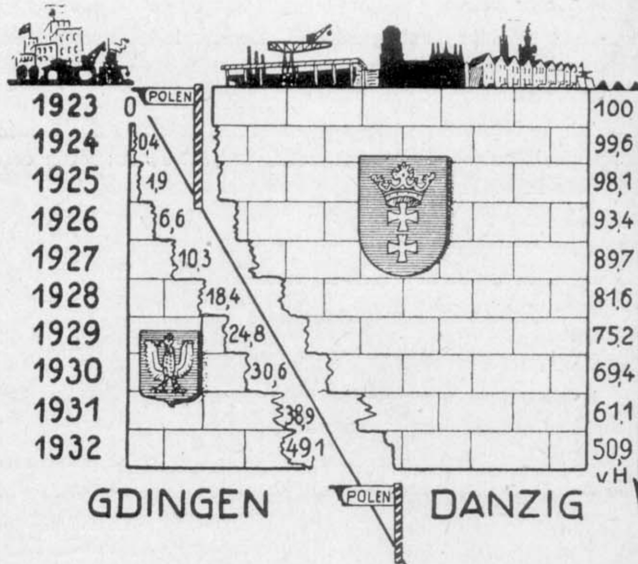
Depl = 4.000 t.	motoare Diesel	Artilerie: 4 piese de 254 m/m în 2 turele duble
pesc = 4 m 5	viteza = 15-16 mile	cuirasă: 120-125 m/m

Este de remarcat, că aceste vase au fost construite în şantiere finlandeze, cari în prealabil au trebuit să fie mărite, ceeace explică întârzierea adusă în construcţia lor. Pescajul lor redus, le permite a naviga prin meandrele insulelor finlandeze, putându-şi îndeplini perfect rolul lor.

2) S'a comandat un vas-şcoală cu vele, pentru instruirea elevilor şi ofiţerilor marinei de răsboi finlandeze.

POLONIA

Germania este îngrijorată de avântul ce-l ia Gdynia în dauna Danzigului; schema de mai jos, luată din almanachul „Deutsche Seefahrt 1933" al lui „Deutschen Flotten-Verein" este sugestivă.



Când va fi terminată linia ferată Gdynia—Silezia poloneză, Gdynia va deveni punctul de tranzit între bazinul dunărean şi marea Baltică, precum şi între ţările Scandinave şi Estul Europei.

Din ţară

CONVOCARE

Toţi membrii Ligii Navale Române din întreaga ţară sunt rugaţi cu stăruinţă a lua parte la Adunarea Generală ce va avea loc Duminică 2 Aprilie a. c., ora 10 dim. la Cercul Militar din Capitală.

La ordinea de zi va fi: starea financiară şi descărcarea Comitetului de direcţie pe 1932, alegerea noului Comitet, schimbarea statutelor, propuneri şi chestiuni în studiu pentru activitatea Ligii Navale.

*

Comitetul central al Ligei Navale, a fost convocat în ziua de 1 Martie 1933 sub preşidenţia d-lui C.-Amiral Coandă.

S'au format zece sub-comisii de studii pentru dversele chestiuni: 1) Revista. 2) Statute. 3) Salvarea. 4) Turism. 5) Navigaţia de plăcere. 6) Şcoala apei. 7) Propaganda. 8) Program de studiile mărei. 9) Protecţia pavilionului român.

Liga Navală având şi un rol de studii a diverselor probleme navale — ca şi Institutul Social — aşteaptă şi primeşte cu mulţumire orice păreri, informaţii şi sugestii în legătură cu chestiunile în studiu.

*

S'a tipărit de către Liga Navală Română *„Noua metodă de a deprinde Innotul în 10 minute* de Locot. Paul Epureanu fost campion de înnot. Cartea se găseşte la sediul central de L. N. R. cu preţul de lei 12. Pentru membrii 25% reducere.

Yacht Club Bucureşti

In ziua de 1 Martiea avut loc prima Adunare Generală a Yacht-Clubului din Bucureşti la care a participat un important număr de membrii.

D-nii Vice Preşedinte N. Caranfil a citit Darea de Seamă a activităţii Asociaţiei în 1932.

Este foarte interesant de relevat că această Asociaţiune care şi-a inceput activitatea numai în Mai 1932, a răuşit să construiască un pavilion cu vestiare etc., etc., un garaj şi atelier de bărci la Znagov

unde şi-a amenajat un colţ din pădure într'un loc de o frumuseţe deosebită.

Clubul a fost foarte frequentat şi materialul navigant s'a arătat insuficient faţă de entuziazmul membrilor pentru sportul văslitului şi a bărcilor cu vele.

Totalul investiţiilor făcute până la 31 Decembrie 1932 este de Lei 470.434.

Numărul membrilor aceiaşi dată era de 46.

Asociaţia a cerut Municipiului o sporire a terenului şi s'a decis cumpărarea de noi bărci de sport, astfel ca pentru noul sezon care se deschide la 10 Aprilie Clubul va avea:

5 Yolle cu vele de 10 m. p.
3 skifuri de sport
3 giguri de sport cu 2 perechi rame
2 giguri pentru plimbare
3 canoe
1 şalupă

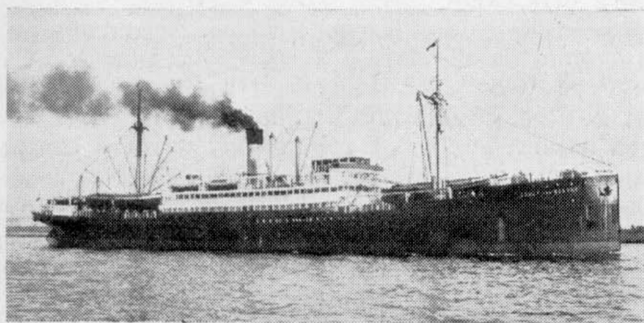
Pentru luna Iunie se proectează facerea unor regate la care să participe şi Cluburile din Transilvania.

Yacht-Clubul Bucureşti reprezintă o dovadă de ce se poate realiza cu voinţă, pasiune şi devotament.

L. N. R.

Ofiţeri şi echipaj vap. „Peleş":

Comandant, Asingher Oscar; secund, Lateş Petre; of. II, Georgescu Pierre; of. III, Dumitrescu Leon; of. IV, Botez Călin; şef-mecanic, Gazibar I.; mec. II, Kunkel Frantz; mec. III, Koloman S.; radio, Mateescu; 24 oameni punte şi maşini.



Echipajul a plecat în ziua de 1 Martie la Hamburg spre a lua în primire vaporul ce va pleca cât mai curând la Cardiff, spre a încărca cărbuni pentru Haiffa. Apoi va veni în ţară probabil la mijlocul lunei Aprilie.

CERCETAŞII MARINARI.

Jamboreea dela Gödölo — Comandamentul Marei Legiuni a acceptat să ia parte la jamboreea internaţională dela Gödölo din Ungaria. Cercetaşii marinari vor avea o tabără aparte pe o insulă de pe Dunăre. După înscrierile făcute până acum se crede că vor lua parte peste 20.000 de cercetaşi.

Excursii pe Dunăre — Gustul escursiilor pe apă începe a atrage cât mai mult pe cercetaşi. După escursia cercetaşilor din Silistra, care dela jamboreia din Sibiu s'au întors prin Arad, Timişoara, Buziaş şi de acolo pe Dunăre acasă; după excursia cohortei de verde sub conducerea d-lui Dr. Dumitriu pe Dunărea de jos până la Insula Şerpilor şi înapoi, — acum sunt pe cale de executare alte două: una la Istambul a legiunei Bucureşti, sub conducerea d-lui Dr. Daia. Alta dela Galaţi la Baziaş a cohortei din Botoşani, sub comanda d-lui Prof. Adam.

Reducerea pentru membri L. N. R.

Aducem cu plăcere la cunoştinţă membrilor L. N. R. că şi Societatea Română de Navigaţie pe Dunăre S. R. D. a avut buna voinţa de a face următoarele reduceri la preţul călătoriilor pentru membrii Ligei:

25% pentru călători izolaţi.

50% pentru călătorii în grupe de minimum 20 persoane.

Rectificare

Articolul intitulat „Un Marinar" apărut în revista noastră No. 1 este scris de d. căpitan *Sandovici*, iar nu Dancovici cum din eroare a apărut.

Invitaţiune

Domnii turişti amatori fotografi, sunt rugaţi a ne trimete fotografii cu vederile pitoreşti de pe litoralul mărei, dunărei sau altor localităţi sportive nautice, în vederea organizărei unei expoziţii în genul sus arătat.

Fotografiile vor fi trimese pe adresa centralei Bucureşti, purtând semnătura operatorului.

De asemenea sunt rugaţi d-nii Preşedinţi de secţiuni cât şi Comandanţii de vase să ne trimită fotografii de grupuri pentru a le reproduce în Revista noastră.

O explicare

In ziarul *„Adevărul"* din 10—11 Martie a. c., o comunicare pe care D. C-dor Ionescu-Iohnson a dat-o ca făcută în faţa adunărei generale a Ligei Navale în ziua de 24 Ianuarie.

Faptul a provocat unele legitime nemulţumiri în sânul membrilor Ligei. Pentru a nu se da loc la interpretări greşite, este bine ca să lămurim aci, cu toată sinceritatea, întâmplarea nedorită şi neplăcută.

Discuţiile şi comunicările din şedinţa adunării generale au fost numai rezumate în darea de seamă, publicată în No. 1 al revistei din Ianuarie 1933.

D. Comandor a cerut să se publice în revistă comunicarea sa în întregime, prezentând şi un text care ar fi putut apărea numai în două, trei numere de revistă.

Această lucrare scrisă, deşi conţinea chestiuni interesante care puteau servi ca articole pentru revistă, nu s'a putut publica din cauză că nu avea un caracter destul de obiectiv, fiind scrise într'un stil agresiv, în ton de polemică.

Dacă cele scrise erau identice cu cele vorbite în Adunarea Generală nu poate nimeni preciza — nici chiar oratorul devenit scriitor — căci *verba volant*, întrucât discuţiile nu au fost stenografiate, iar impresia lăsată de cele vorbite nu a fost acea care rezultă din cele scrise.

D. Comandor publică lucrarea, refuzată de noi, în ziarul *„Adevărul"*. Dacă lucrarea apărea sub formă de articol, Liga nu avea nici un amestec în această chestiune. Ori, apare sub forma de comunicare făcută în Adunarea generală; mai mult, apare cu unele *sub-titluri* pe care chiar autorul nu le recunoaşte a fi scrise de el. De aci se nasc diverse interpretări menite a strica spiritul de armonie, şi de solidaritate a societăţei noastre.

Regretăm faptul întâmplat şi ţinem să precizăm că cele publicate sunt simple păreri personale ale unui membru din Ligă. Comitetul însă nu împărtăşeeşte acest mod de vedere şi de acţiune, întrucât Liga trebue să rămână îndrumată pe aceeaş linie de conduită trasată prin statutele ei.

Liga nu trebue târâtă în luptele şi neînţelegerile personale, ci trebue să lucreze în afară şi pe deasupra patimilor omeneşti.

Se pot expune păreri şi studii critice în chip obieectiv asupra tuturor chestiunilor de ordin general, dar nu personal.

Trebue să recunoaştem cu durere că dacă Liga se desvoltă aşa de încet, una de cauze este că în drumul ei întâlneşte şi obstacole morale pe lângă cele materiale.

Liga Navală este şi trebue să rămână un teren neutru.

Idealul comun urmărit prin Ligă trebue să *unească* nu să despartă.

Vice Preşedintele Ligei Navale Române
C. Amiral I. COANDĂ

DE LA S. M. R.

O circulară a Direcţiunei.

Incheindu-se bilanţul anului 1932 îmi împlinesc o datorie către toţi colaboratorii mei să le aduc la cunoştinţă rezultatul muncei ce toţi au depus dela mic la mare, pentru progresul acestei instituţii.

Acest rezultat este încurajator; trebue să ne dea puteri noi şi speranţa pentru mai bine, căci am convingerea că prin eforturi mai mari se poate obţine mai mult.

In linii generale din activitatea Serviciului Maritin pe anul 1932, rezultă că s'au transportat mai mult, faţă de 1932,

Pasageri 7830, mărfuri tone 68.099.

Ca să putem aprecia această cifră, trebue să vă spun că în 1931 deficitul a fost de *57.266.131 lei, iar în 1932 deficitul a fost micşorat cu circa 16.000.000 lei.*

S. M. R. instrueşte şi formează o profesiune — aceia de marinar — care, dacă nu ar exista S. M. R., din lipsă de un tonaj important sub pavilion român, ar fi ameninţat să dispară.

A purtat cu fală în apele străine pavilionul român.

A vărsat Băncei Naţionale valută străină în valoare de circa 21.500.000 lei.

A introdus în ţară un număr de circa 7051 pasageri din Orient care staţionând sau tranzitând prin România, au cheltuit diferite sume de bani.

A eşit direct din ţară, ori prin tranzit, un număr de circa 9307 pasageri care, de asemenea, au produs în diferite feluri venituri ţărei.

A transportat din ţară în diferite porturi străine o cantitate de circa 13745 vagoane diferite mărfuri, făcând să intre în ţară valuta corespunzătoare valoarei lor.

Astfel fiind, nu ar trebui ca S. M. R. să fie considerat ca o instituţie deficitară, căci subvenţia ce ţara îi acordă o recuperează în mod indirect sub alte forme.

Dacă ţinem seamă de scăderea simţitoare a navlurilor în 1932 faţă cu 1931, de dificultăţile avute în 1932 din cauza contingentărilor, a restricţiunilor de devize, de devalorizarea lirei sterline (dela 816 la 580 lei) şi toate dependentele ei: lira egipteană, lira palestiniană, lira siriană, de devalorizarea drahmei (dela 2.20 la aproape 1 leu), suntem în drept să afirmăm că bilanţul anului 1932 s'a încheiat în mod destul de satisfăcător, datorită muncei ce toţi au depus pentru a ajunge la acest sfârşit.

Cei în drept, care au fost în măsură a aprecia acest rezultat, mi-au adresat mulţumiri pe care şi eu la rândul meu le transmit tuturor colaboratorilor mei.

Director S. M. R.
Comandor A. SION

Situaţia vapoarelor.

„Dacia" se află în cursă. Conform itinerariului, va sosi la Constanţa la 10 c. dela Haifa.

„România" va sosi la Constanţa venind dela Alexandria.

„Regele Carol" se află în rezervă la Constanţa.

„Principesa Maria" va pleca din Constanţa la 13 c. pentru Salonic.

„Durostor" pleacă la 9 c. din Constanţa pentru Grecia.

„Bucureşti" a sosit la Constanţa dela 6 c.

„Ardeal" a sosit la Constanţa dela 7 c. Va pleca în Dunăre pentru încărcare la 14 c.

„Iaşi" se află la Constanţa.

„Carpaţi" descarcă cărbuni din Alexandri la Pireu.

„Dobrogea" a sosit la Constanţa dela 19 Februarie.

„Bucegi" se află la Constanţa dela 6 c. afretat din Dunăre pentru Occident.

Navigaţia pe Dunăre fiind reluată, vapoarele S. M. R. vor intra în itinerariul Dunăre-Levant.

Vaporul „Ardealul" e destinat să servească Siria şi Palestina în locul vaporului „Iaşi", scos din circulaţie, odată pe lună. Impreună cu cursele ce le face vaporul „Dacia", porturile din această parte a Mediteranei vor fi vizitate de vasele noastre de trei ori pe lună, afară de cursele ce le fac vapoarele „Dobrogea" şi „Bucureşti" şi cu pasageri şi cu mărfuri.

Vaoprul „Iaşi" va fi vândut la licitaţie.

Reluându-se navigaţia pe Dunăre, „Ardealul" va face cursa viitoare pornind din Dunăre.

Cele trei vapoare achiziţionate pentru S. M. R., vapoare cari vor fi botezate *„Peleş", „Alba-Iulia"* şi *„Putna"*, vor fi aduse unul după altul în ţară. După cum s'a anunţat, echipajul destinat celui dintâi se află la Hamburg spre a-l lua în primire. Pentru al doilea va pleca peste două săptămâni, iar pentru al treilea, în cursul lunei Aprilie.

O şalupă cu roţi

In luna Decembrie, în ziua de 12, a sosit în portul Constanţa o şalupă de un desen curios, având la bord pe un mare amator, al sportului de apă d-l Stipkovits din Burgenland.

Şalupa are 5 m. lungime, cu prova şi pupa ascuţite, având lărgimea de 1.40, iar adâncimea de 50 cm. Propulsor, vele şi un motoraş cu 2 cilindri. Pentru mersul pe uscat are o instalaţie provizorie, care permite a se monta trei roţi, realizând şi mersul pe uscat.

Plecat în ziua de 26 Septembrie din Burgenland de pe minunatul lac Neusiedler SEE, centru mare de Yachting în Austria, parcurge drumul până la Dunăre pe apă şi pe uscat cu mijloace proprii. Străbate Dunărea coborând în josul apelor ei fără nici un accident de navigaţie până la Sulina. Părăseşte Sulina în ziua de 28 Noembrie, urmărind coasta spre Sud, intenţionând să atingă Constanţa.

După peripeţii de aproape 14 zile, supt de vânt şi de apa mărei, ros de o foame grozavă, temerarul navigator este aruncat pe plajă la Constanţa de o furtună de Nord puternică. Scăpă fără nici un accident serios atât el cât şi şalupa „Burgenland"

Făcându-se apel la Yacht Club Regal Român pentru asistenţa marinărească, d-nul Stipkovits a fost găzduit tot timpul pe seama Yacht-Clubului, iar şalupa a fost luată în primirea parcului de cutere, unde i s'a făcut reparaţii şi s'a pus în stare de navigare.

Cum din cauza vremei şi din motive pecuniare, d-sa nu a putut continua voiajul, Yacht Club a luat în păstrare şalupa Burgenland, depozitând-o în magazia de cutere, până la reîntoarcerea d-sale, când îşi va relua voiajul spre alte meleaguri.

Gestul nostru şi tradiţionala ospitalitate, chiar şi pe mare, au fost menţionate cu elogii măgulitoare la adresa noastră de către ziarele austriace.

Lt. ED. GHEZZO

Piaţa cerealelor

GRAUL. — Odată cu desgheţarea Dunării, exportatorii de cereale au început să se intereseze de posibilităţile traficului produselor noastre agricole, cari urmează să fie vândute în străinătate.

Pentru moment, însă perspectiva unui export mai pronunţat nu se prea vede, datorită faptului că importatorii stau în rezervă. Pe de altă parte deiţnătorii americani oferă porumbul la un preţ ce ne concurează.

Atât porumbul de Plata, cât şi cel Nord american, se oferă la Rotterdam cu 3,10 fiorini suta kgr.

Aproape acelaş preţ se plăteşte şi pentru porumbul românesc la Hamburg şi la Rotterdam.

De menţionat este faptul că toate calităţile de porumb vândute în ultimul timp cif. Hamburg, nu sunt destinate consumului în Germania, ci se reexpediază din acest port cu mici vaporaşe spre Danemarca.

Pentru încărcarea directă din Dunăre, spre porturile Danemarcei se expediază partizi dela 1250 tone în sus cotând 3,20 fiorini suta kilograme.

ORZ. — Oarzele continuă să fie neglijate, atât din cauza scăderii preţurilor cât şi a lipsei de cereri.

Avem disponibil cantităţi importante de acest produs, depozitate în porturile Reni, Chilia, Ismail, etc.

Se crede însă că se vor produce cereri şi pentru acest articol, care trebuie neapărat exportat, făcând loc recoltei viitoare.

FASOLEA se menţine la un preţ scăzut şi nu cotează pe piaţa Anvers decât circa 40 franci suta kg.

Celelalte produse sunt staţionare şi abia pe la sfârşitul lui Martie sau începutul lui Aprilie vor putea fi negociate.

Cât priveşte *exportul porumbului* s'au angajat 10 vapoare necesare transportului.

Dar cum nu s'a putut exporta în întregime, vânzătorii sunt obligaţi prin contracte să livreze şi restul, astfel că până la sfârşitul lunei Martie, acest articol, trebuie să fie predat.

Zilele acestea urmează să sosească şi vasele „Modesta" sub pav. englez, „Tregothnan" pav. agiptean, „Lucy" pav. leton, „Maria Toft" pav. danez şi „Simon" pav. elen, aducând în tranzit o importantă cantitate de grâu american destinat pentru Cehoslovacia şi Austria.

In portul Sulina au sosit deasemeni vasele „Oituz" şi „Basarabia" sub pav. român şi „Ewoikos" sub pav. elen.

„Oituz" este ordonat pentru Reni în vederea completării caricului pentru Anglia, iar „Ewoikos" va veni spre a încărca mărfuri cu destinaţia Roterdam. „Basarabia" n'a fost încă navlosit, dar se crede că va încărca cereale pentru Sicilia (Italia).

PIAŢA NAVLULUI FLUVIAL. — Piaţa navlurilor e foarte scăzută, din cauză că nu sunt cereri.

S'au făcut câteva închirieri de şlepuri, dar foarte reduse.

S'a plătit pentru şlep de capacitate 3000—K.B. 6—700 lei pe zi; şlep de 2000—2600 K.B. cu 500 lei pe zi şi şlepuri capacităţi mai mici 3—400 lei pe zi.

O altă cauză care contribue la scăderea navlului fluvial e şi aceia că ţăranii nu pot veni cu cereale în oboare, din pricina drumurilor impracticabile. Nefiind marfă, nu sunt cerinţe pentru navlosire de şlepuri.

Se speră însă că îndată ce timpul se va încălzi şi produsele vor putea fi mai uşor transportate, chiria şlepurilor să se ridice.

Pentru colaboratorii revistei noastre

Articolele publicate în revistă se vor plăti autorilor după cum urmează:

Lei 2000 pentru lucrările originale,
„ 1000 pentru compilări şi recenzii,
„ 800 pentru traduceri,
„ 100 pentru informaţii.

Coala se va socoti de opt pagini tipărită.

Autorii articolelor vor specifica odată cu trimiterea lucrări dacă este originală, traducere, compilaţie, etc., precum şi numele autorilor de care s'a servit.

Textul va fi scris citeţ, cu mâna sau maşina pe o singură pagină, şi cu spaţiu liber pe margine pentru corectură.

D-nii abonaţi sunt rugaţi a comunica orice schimbare de domiciliu, altfel nu se poate răspunde de neprimirea revistei.

Lista căpitanilor din marina comercială

posedând brevet I de Căpitan de Lungă Cursă după noul regulament.

1. Amedeu Heinrich, comand. vap. „Prahova".
2. Aşingher Oscar, comandant. vap. „Constanţa".
3. Antonescu Ioan, comandant. vap. „Carpaţi".
4. Brânzei Dumitru, pensionar.
5. Bădescu Gheorghe, comandant. vap. „Iaşi".
6. Buzagiu Mihail, comandant. vap. „Bucureşti".
7. Ciucioiu Nicolaie, detaşat agenţia Brăila.
8. Dumitriu Alexandru, comandant. vap. „Oltenia".
9. Dumitriu Ioan, disponibil.
10. Diaconescu Nicolae, comandant. petrolier „Steaua Română".
11. Hrubes Maximilian, comandant. vap. „Dacia".
12. Ionescu Mihail, pensionar.
13. Ionescu Nicolae, pensionar.
14. Istrate David, comandant. secund vap. „Prahova".
15. Luis Gheorghe, comandant. vap. „Jiul".
16. Manolescu Mihail, agenţia S. M. R., Galaţi.
17. Mauguş Nicolae, comandant. vap. „Oituz".
18. Niculescu Radu, comandant. vap. „Barbu Ştirbei".
19. Niculescu Dumitru, disponibil.
20. Păun Vasile, detaşat agenţia S. M. R. Galaţi.
21. Popescu Niculae, pensionar.
22. Petrescu Petre, pensionar.
23. Paraschivescu Emil, comandant. vap. „Bucegi".
24. Petricu Vergiliu, disponibil.
25. Răşcanu Iosif, comandant. vap. „Ardeal".
26. Simatu Gheorghe, comandant. vap. „Jiul".
27. Tonegaru C-tin, detaşat în Direcţia S. M. R. face funcţia de avocat.
28. Vlasopol Spiridon, comandant. vap. „Inginer Vlasopol".
29. Vasiliu Dumitru, comandant. vap. „Milcovul".

Jocuri

PROBLEMA I

ALO! MANGALIA VARNA!

Cine telefonează? Ghiciţi!

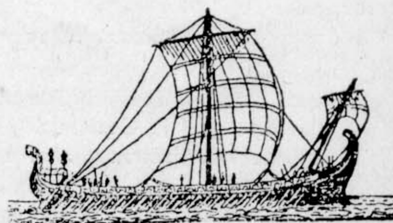
Intrebuinţaţi pentru aceasta literele cuvintelor de mai sus!

PROBLEMA II

Aritmogrif.

1, 2, 4, 7, 8.
1, 2, 5, 9, 7, 10.
1, 2, 6, 11, 10, 2, 3.
1, 3, 8, 12, 11, 6.

Inlocuiţi cifrele cu litere şi veţi găsi numele ce trebuiau să le poate cele 4 contratorpiloare comandate în Italia înaintea de război.



VOCABULAR DE TERMENI NAUTICI

De mulţi ani se discută asupra întocmirei unei lucrări documentate cu privire la termeni nautici în limba română. Dar, nu ştiu cum s'a făcut, că până azi nu avem încă nici o lucrare, oricât de redusă. Poate tocmai din pricină că s'au croit lucrări în proporţii prea mari.

N'ar strica să fim mai modeşti şi mai harnici.

Am auzit pe unii filologi criticând pe marinari cu multă asprime, pentru faptul că au introdus în limbă atâtea cuvinte străine, *neologisme* şi *barbarisme*...

Dar ce erau să facă ? *Arhaisme* navale nu avem în limba noastră. Şi chiar ţări mari cu tradiţii navale, ca Franţa, au o terminologie nautică formată în mare parte din cuvinte italieneşti şi englezeşti.

In epoca de renaştere a Marinei Române, prin părţile noastre, erau marinari greci şi italieni, dela cari am luat cele mai multe numiri.

De altfel două limbi navale stăpânesc mările : Italo-Greacă (Levantină) pentru Mediterana şi Engleza pentru restul lumei.

Există o tendinţă de unificare pentru o limbă navală internaţională, personalul unei nave să poată fi înţeles în orice port de pe glob.

Pentru un studiu serios e nevoe de erudiţie şi cunoştinţi de filologie comparată Prea multă pretenţie. Până azi Marina Română n'a produs nici un filolog.

Până ce vom putea atinge idealul să ne mulţumim cu mai puţin. Ca să răspundem la cererile cari ne vin din ţară şi străinătate ne-am hotărât să scoatem deocamdată un mic vocabular în patru limbi. Mai târziu vom întocmi o lucrare mai completă cu explicarea fiecărui termen în parte.

J-B.

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
A			
abandon	abbandono	abandon ; délaissement	abandon
a abandona	abbandonare	abandonner	to abandon
abataj în carenă	carenare; abatimento in carena	abattage en carène	careening
a abate	abbattere	abattre	to cast
a aborda	investire	aborder	to board ; to collise
abordaj	urto; collisione; investimento	abordage	boarding ; collision
a acosta	accostarsi	accoster	to come alongside
acte de bord	carte di bordo	papiers du bord	ship's papers
act de naţionalitate	atto di nazionalisazione	acte de francisation	certificate of registry
a afreta	noleggiare	affréter	to charter
afterpeak (afterpic)	gavone di poppa	coqueron arrière	after-peak
a afurca	afforcare	affourcher	to moor across
afurcare	afforco	affourchage	mooring across
alidadă	alidada	alidade ; taximètre	quadrant index
a alimba	alleggerire ; allibbare	alléger	to lighten
aliură	andatura	allure	sailing-trim
alizeu	aliseo	alisé	trade wind
alternativă	v. maşină	—	—
a amarina	amarinare	amariner	to man
ambargo	embargo	embargo	embargo
a ambosa	ormeggiare	embosser	to anchor with a spring
amonte	amonte	amont	up the river
a ancora	ancorare	mouiller ; ancrer ; jeter l'ancre	to anchor
ancoră	ancora	ancre	anchor
ancorator	affondatoio	mouilleur	tumbler
ancorot	ancorotto	ancre à jet	kedge anchor
angarie	angaria	angarie	delay by constraint
antenă (vergă)	antena	antenne	lateen yard
aproape (vânt)	vento di bolina	au plus près	close-hauled
a arbora (ceva la un arbore)	alzare ; issare	hisser ; arborer	to hoist
a arbora (un arbore)	alberare	mâter	to mast
arboradă	alberattura	mâture	masts and spars
arbore	albero	mât	mast
arbore gabier mic	albero di parrocchetto	petit mât de hune	fore topmast
arbore gabier mare	albero di gabbia	grand mât de hune	main topmast
arbore gabier artimon	albero di contromezzana	mât de perroquet de fougue	mizen topmast
arbore manivelă	albero a manivela	arbre de couche; arbre à manivelle	crankshaft
arborele elicei	asse dell' elice	arbre de l'helice	screw or propeller shaft
arboretul sburătorului mic	alberetto di velaccino	petit mât de perroquet	fore topgallant mast
arboretul rândunicei mici	alberetto di controvelaccino	petit mât de cacatois	fore royal mast
arboretul sburătorului mare	alberetto di granvelaccio	grand mât de perroquet	main topgallant mast
arboretul rândunicei mari	alberetto di controvelaccio	grand mât de cacatois	main royal mast
arboretului sburătorului artimon	alberetto di belvedere	mât de perruche	mizen topgallant mast
arboretul rândunicei artimon	alberetto di controbelvedere	mât de cacatois de perruche	mizen royal mast
ardent (vas)	ardente ; orziero	ardent	griping
aripă	v. bonetă	—	—
aripă de helice	ala di elica	pale d'hélice	screw blade
artimon (arbore)	albero di mezzana	artimon	mizen mast
asietă	assetto	assiette	trim of a vessel
asistenţă	aiuto ; asistenza	assistance	assistance

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
aterisaj	atterraggio	atterrage ; atterrissage	land fal
aurică (velă)	vela aurica	voile aurique	lug sail
aval	abbasso	aval	down the river
avantport	anteporto	avantport	outer harbour
avarie	avaria	avarie	average
azimut	azimuto	azimuth	azimuth

B

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
baba	bitta	bitte	bitt
babord	babordo	babord	port
baere de împuntătură	matafione di terzaruolo	garcette de ris	reef points
baere de înfăşurare	matafione di infieritura	raban de ferlage	rope bands
baie	baia	baie	bay
balansină	ammantiglio ; mantiglio	balancine	lift
balenieră	baleniera	baleniére	whale boat
baliză	boà fissa ; gavitello	balise	beacon
balon de semnale	palla di segnali	ballon ; bombe de signaux	signal ball
balon de acostare	pallone di difesa in sughero	défense en liège	cork-fender
banc (la o barcă)	banco d'imbarcazione	banc de nage d'embarcation	thwart of a boat
banda !	tutto !	tout !; entièrement !	hard !
barcă	canotto ; lancia ; barca	barque ; canot	boat
barcă de salvare	lancia di salvataggio	canot de sauvetage	lifeboat
bare	v. furci	—	—
barbetă	barbetta	bosse d'embarcation	boat-painter
basin	darsenna	bassin à flot ; darse	basin
basin de carenaj	bacino di carenaggio	bassin de radoub ; cale sèche	graving-dock ; dry-dock
bastonul bompresului	asta di fiocco	bout dehors de beaupré	jib-boom
baston de pavilion	asta della bandiera	gaule d'enseigne	ensign-staff ; flag-staff
bate pupa (velă)	mezzanella	tapécul	ringtail sail
bathymetric	battimettrico	bathymétrique	bathymetric
bază (de pic ori ghiu)	gola	mâchoire	jaw
berbeci (mare cuv)	maretta	mer moutonneuse	chopping sea
bielă	biela	bielle	connecting rod
bigă	albero da carico	mât de charge	derrick
bocaport	boccaporto	panneau de cale	hatchway
bochieră	dormiente	bauquière	shelf-piece
bompres	bompresso	beaupré	bowsprit
bonetă	forza di vele ; coltellacio	bonnette	studding-sail
boneta trincei	scopamare	bonnette de misaine	fore lower studding-sail
boneta gabierului mic	coltelaccio di parroccheto	bonnette de petit hunier	fore topmast studding-sail
boneta sburătorului mic	coltelaccino	bonnette de petit perroquet	fore topgallant studding-sail
bordaj	fasciame esterno	bordé extérieur	outside-planking
bordaj de punte	fasciame di coperta	bordé du pont	deck-planking
boţ	bozza	bosse	stopper
a boţa	abbozzare	bosser	to stop
braţ	braccio	bras	brace
a braţa	bracciare	brasser	to brace
brigantin	brigantino goletta	brigantin	brigantine
brigantină	randa (di mezzana)	brigantine	spanker ; driver
brik	brik ; brigantino	brick	brig
brizanţi	frangenti	brisants	breakers
bucătăria.	cucina	cuisine	galley
bulge	bulge	bulge ; soufflage	bulge
bulină	bolina	bouline	bowline
bulină (vânt de)	vento di bolina	au plus près	close hauled
bunker	carbonile ; pagliuolo	soute à charbon	bunker
butuc	testa di morro	chouque ; chouquet	cap
butucul elicei	mozzo d'elice	moyeu de l'hélice	propeller-boss

C

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
cabestan	argano	cabestan	capstan
cabină	cabina ; camerino	cabine	cabin ; room
cădere (margine de)	caduta	chute	drop (of a sail)
cală	stiva	cale	hold
cală de construcţie	cala di costruzione	cale de construction	building-slip
cală de halaj	cala di alaggio	cale de halage	slipway
cală de radub	bacino di radobbo	cale de radoub ; cale sèche	dry-dock
călcâiu	arrestatoio ; strozzatoio	étrangloir de câble-chaîne	chain-cable-compressor
călcâiu (al unui arbore)	scassa	emplanture	step
căldare	caldaia	chaudière	boiler
căldare auxiliară	calderina	chaudière auxiliaire	donkey-boiler
a calfata	calfatare	calfater	to caulk

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
calfatare	calfataggio	calfatage	caulking
caliornă	caliorna	caliorne	threefold purchase
camera bărcei	camera	chambre	stern-sheet
cameră de căldări	camera delle caldaie	chambre des chaudières	boilers room
cameră de hărţi	cabina delle carte ; sala nautica	chambre des cartes	charthouse
cameră de maşini	camera delle macchine	chambre des machines	engine-room
a se canarisi	sbandarsi	donner la bande	to heel
cange	gaffa	gaffe	boat-hook
canoe	canoa	canoë	canoë
canonieră	canoniera	canonnière	gunboat
cap	capo	cap	head ; point
capă (sub vele)	capa	cape	lying to
capă (fără vele)	a secco di vele	capé sèche	ahull
capac de nară	controcchio ; coperchio ; portello di cubia	mantelet d'écubier	hawse-flap
căpăţână de macara	cassa	caisse ; corps	shell
căpăţână de ancoră	gavitello d'ancora	bouée d'ancre	anchor-buoy
cap de berbece	bigotta ; mocca	cap de mouton	dead-eye
a capela	incappellare	capeler	capeler ; to fix
capelatură	incappellaggio	capelage	capelage
căpitan de port	capitano di porto	capitaine de port	harbour master
capot	cappa ; camiccia	capot ; chemise ; coiffe	cover
capră	biga	bigue	shears
a captura	catturare	capturer	to capture
căptuşeală (a unei vele)	fortezza	renfort	band
carantină	quarantina	quarantaine	quarantine
cărbuni (vas de)	carbonaio	charbonnier	collier
carenă	carena	carène	bottom (of a ship)
cargabas	alabasso ; caricabasso	hale-bas	down hauler
cargafund	caricamezzi ; demezzo	carguefond	bunt-line
cargobot	cargoboat	cargoboat	cargoboat
caric	carico	chargement ; cargaison	cargo
cârlig	gancio	croc	hook
carlingă	paramezzale	carlingue	keelson
cârmă	timone	gouvernail	helm
cart (90°)	rombo	quart	quarter
cart (serviciu de)	quarto	quart	watch
castanete	castagne ; scontri	linguets	pawls ; palls
castelatură	superstruttura	superstructure	upper-works
cavilă	caviglia	cabillot ; cavillot	belaying-pin
cavilieră	caviglera	râtelier à cabillots	range ; pin-rails
ceaţă	nebbia	brouillard	fog
centru de carenă	centro di carena	centre de carène	centre of displacement
centru de greutate	centro di gravità	centre de gravité	centre of gravity
centură de salvare	cintura di salvataggio	ceinture de sauvetage	life belt
cenuşar	cenerario	cendrier	ash-pit
chee (de arbore)	chiave d'albero	clef de mât	fid
chee cu ţăţână	maglia a mullinello	émerillon	swivel
chee de afurcare	mullinello voltacatena ; mullinello d'afforco	émerillon d'affourche	mooring-swivel
chee de lanţ	maniglione	manille	shackle
chilă	chiglia	quille	keel
ciclon	ciclone	cyclone	cyclone
cisternă	cisterna ; serbatoio	cîterne	watertank
clipper	clipper	clipper	clipper
cloazon etanş	paratia stagna	cloison étanche	watertight-bulkhead
coarne de ghiu	gola di una boma	mâchoire d'un gui	jaw of a boom
coaste	coste ; ordinate	couples ; membres	frames
a coborî (ceva)	ammainare ; abbassare	amener ; affaler	to lower
coca	scafo	coque (d'un navire)	hull
cockpit (la yachturi)	camera ; cockpit	cockpit	cockpit
colac de salvare	boé di salvataggio	bouée de sauvetage	lifebuoy
coloană	albero maggiore	bas-mât	lower-mast
colţ (de scotă, la velele pătrate)	bugna	point d'écoute	clew ; clue
comandă	ponte di comando	passerelle de commandement	pilot-bridge
compartiment etanş	compartimento stagno	compartiment étanche	watertight-compartment.
compas	bussola ; compasso	compas	compass
condensator	condensatore	condensateur	condenser
conosament	polizza di carico	connaissement	bill of lading
a contrabraţa	controbracciare	contre-brasser	to counter-brace
contrabulină	caricabolina	cargue-bouline	leech-line
contrarandă	controranda	flèche-en-cul ; voile de flèche	gaff-topsail
contrascotă	caricascotta	cargue-point	clew-line ; clue-line
copastie	orlo di bastingaggio ; cinta (di un' imbarcazione)	lisse de bastingage ; plat bord d'embarcation	topgallant-rail ; gunwale of a boat

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
corpul vasului	scafo	coque	hull
corsar	corsaro	corsaire	privateer
coş	fumaiolo	cheminée	funnel
covertă	coperta ; ponte superiore	pont supérieur	upper-deck
crevace	costole ; coste di un' imbarcazicr	membrures d'embarcation	boat-frames
cruce (a braţa în)	bracciare in croce	brasser carré	to square the yards
crucetă	crocetta	barres de perroquet	topmast-cross-tree
crucişător	incrociatore	croiseur	cruiser
cuplu	sezione trasversale	coupe transversale	cross-section
cuplu maestru	sezione maestra	section au maître couple (maîtr bau)	midship-section
curent (al unui palanc)	tirante	garant	fall
cursă (războiu de)	guerra all'corso	guerre de course	privateering
cuter	cutter	côtre	cutter ; sloop

D

a debarca	sbarcare	débarquer	to land ; to disembark (passe giers)
degetar	dado	dé	coak ; bush
demontată (mare rea)	mare grosso	mer grosse	heavy sea
deplasament	dislocamento	déplacement	displacement
derivă	deriva	dérive	drift
derivor central	deriva centrale	dérive centrale	centreboard
a descărca	scaricare	décharger	to discharge
deseşuare	disincaglio	renflouement ; remise à flot	getting afloat
despărţire etanşă	v. cloazon etanş	—	—
diamant	diamante	diamant	crown of the anchor
dig	mollo	jetée	jetty
dislocament	dislocamento	déplacement	displacement
dock plutitor	bacino galeggiante	dock flottant	floating-dock
dragă	cavafondo ; draga	drague	dredger
drai	draglia	draille	stay ; horse
draiul flocului săgeţei	draglia di controfiocco	draille du clinfoc	flying-jib stay
draiul flocului mare	draglia di granfiocco	draille du grand foc	outer-jib stay
drum	via	route	way ; course
dunetă	cassero di poppa	dunette ; gaillard arrière	poop

E

eche	barra di timone	barre du gouvernail	tiller
echipaj	equipaggio	équipage	crew
ecluză	chiusa	écluse	gate
edec (tragere la)	alaggio	halage	tracking
elevator	elevatore	élévateur	elevator
elice	elica	hélice	screw
emersiune	emersiune	émersion	emersion
epavă	nave naufragata	épave	wreck
escadră	escadra	escadre	squadron
estacadă	steccata	estacade	boom
a eşua	incagliare	échouer	to ground ; to strand
etambou	dritto di poppa	étambot	stern-post
etambreu	mastra	étambrai	partner
etanş	stagno	étanche	watertight
etiaj	massima magra	étiage	low-water mark
etravă	ruota di prua	étrave	stem
a evita	virare	éviter	to swing

F

falcă	maschetta	jottereau	cheek ; hound-piece
faleză	scogliera ; costa alta	falaise	cliff
far	faro	phare	lighthouse ; light
felinar de ancoră (de strai)	fanale di ancoraggio	feu de mouillage	anchor (riding) light
fereastră	oblò ; finestrino	hublot	lightport ; scuttle
ferryboat	portatreni	ferryboat	ferryboat
ferţă	ferzo	laize	cloth
a filarisi	filare	filer	to pay out
fiong	brancarella	patte	cringle
floc	fiocco	foc	jib
flocul artimonului	vela di strallo di mezzana	foc d'artimon	mizen staysail
flocul mare	granfiocco	grand foc	outer-jib
flocul mic	trinchettino	petit foc	inner-jib
flocul săgeţei	controfiocco	clin foc	flying-jib
flotă	flota	flotte	fleet

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
flotabilitate	galeggiabilità	flotabilité	buoyancy
fluer	fischio ; fischio a vapore	sifflet à vapeur	steam whistle
a flutura (velele)	sventare ; sfileggiare	faseyer ; ralinguer	to shiver
foarfecă (nod)	parlato	demi-clef à capeler	clove-hitch
foc (felinar)	fanale	feu	light
foc bengal	fuoco di bengala	moine ; feu de bengale	blue light
foc lateral	fanale laterale	feu latéral ; feu de côté	side light
foc de poziție	fanale di distinzione	feu de position ; feu de route	regulation light
foc pupa	fanale di poppa	feu arrière ; ratière	stern light
focar	focolaro	foyers	fires ; furnace
fochist	fuochista	chauffeur	fireman
forepeak (forpic)	gavone di prua	coqueron avant	fore-peak
a fundarisi	dare fondo ad una ancora	mouiller	to drop (to cast) anchor
fungă	drizza	drisse	halliard
furcă	barra costiera	barre-traversière	cross-tree
furchet	scalmiere	chandelier d'aviron	rowlock
fus (al ancorei)	fuso ; asta	verge d'ancre	shank (shaft) of the anchor

G

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
gabie	coffa	hune	top
gabier (matelot)	gabbiere	gabier	topman
gabierul artimonului (velă)	contromezzana	volant d'artimon	mizen topsail
gabierul mare	gabbia	grand hunier	main topsail
gabierul trinchet	parrocchetto	petit hunier	fore topsail
galetă	v. măr		
galetă	galetta ; biscotto	biscuit de mer ; galette	biscuits
galoș	pastecca	galoche	snatch-block
gardamană	guardamano	paumelle de voilier	palm
garlin	cavo di tonneggio	grélin	warp
gât (al unui arbore)	miccia ; colombiere	ton de mât	mast-head
gaură de pisică	bucco del gatto	trou de chat	lubber-hole
geamandură	boà d'ormeggio	bouée d'amarrage	mooring buoy
geamandură butoi	boà barrile	bouée tonne	barrel buoy
ghiară (a unei ancore)	unghia	bec d'ancre	anchor bill's ; pea's of the anchor
ghiară de pisică	ferro ; grappino	grappin	grapnel
ghiordel	secchio ; bugliolo	seau	bucket
ghiu	boma	bôme ; gui	spanker boom
giroscop	giroscopo	gyroscope	gyroscope
godilă	remo da bratto ; remo corto	godille	scull ; sculling-oar
a godila	vogare da bratto ; vogare di coda	godiller	to scull
goeletă	goletta	goélette	schooner
golf	golfo	golfe	gulf
gondolă	gondola	gondole	gondola
grad	grado	degré	degree
grandee	gratile ; relinga	ralingue	bolt-rope
granic	grua	grue	hand-crane
grătar (de focar)	griglia ; graticola	grille	grate ; fire-grate
grătar (de lemn ; panou)	carabottino	caillebotis	grating
a grea	attrezzare	gréer	to rig
greement	attrezzatura	gréement	rig ; rigging
gren	groppo	grain ;	squall
grijea	grisella	enfléchure	ratline
gripie	grippia dell'ancora	orin	buoy-rope
grue	gru ; grua	grue	crane
grue de ancoră	grua di ancora	bossoir d'ancre	anchor davit
grue de barcă	grua d'imbarcazione	bossoir d'embarcation	boat davit
gutieră	condotto di murata	gouttière	gutter
a guverna	governare	gouverner	to steer

H

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
habitaclu	abitacolo	habitacle	binnacle
hartă marină	carta marina	carte marine	chart ; sailing chart
hissa !	hissa !	hissez ; hisse !	hoist away !
hulă	levata del mare	houle	swell

I

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
a imbarca (persoane)	inbarcare	embarquer ; monter à bord	to ship ; to take aboard
imbarcațiune	imbarcazione ; palischelmo	embarcation ; canot	boat
imersiune	immersione	immersion	submersion
inainte !	avanti !	en avant !	ahead !
inapoi !	indietro !	en arrière !	astern !

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
a încărca	incaricare	charger	to ship ; to load
a înfăşa (o parâmă)	bendare	limander	to parcel
a înfăşura (o parâmă)	fasciare	fourrer	to serve
injector	iniettore	injecteur	burner
întăritură (a unei vele)	fortezza	renfort	band
întinsură (margine de)	bordame ; cazzame	fond	foot (of a sail)
intinzătoare	arridatoio	ridoir	rigging-screw
a inverga	inferire	enverguer	to bend
invergare (margine de)	antennale ; inferitura	têtière	head
ispol	sassola	écope ; sasse	bailer ; baler

J

jumătate de ochi (nod)	mezzo collo	demi-clef	half-hitch
jurnal de bord	giornale di bordo (di navigazione)	journal du bord	log-book
jurnal de maşină	giornale di macchina	journal des machines	engineer's log-book

L

labe de gâscă pentru bulină	patte d'occa di bolina	patte d'oie de bouline	bowline-bridle
lansare (a unui vas)	varo	lancement	launching
lansare (a unui obiect)	slancio	lancement	casting ; shooting
lanţ	catena	chaîne	chain
larg (vânt)	largo	largue	large
largul mărei	alto mare	haute mer	the offling
lat (nod)	piano (nodo)	noeud plat	reef-knot
laţ (nod)	gassa a serraglio; nodo d'anguilla	noeud de bois ; noeud d'anguille	timber-hitch
a lega	ormeggiare	amarrer	to moor
lemn sfânt	legno santo; guajaco	gaïac	lignum-vitae
lest	zavorra	lest	ballast
limb	allibbo ; alleggerimento	allègement	lightening
linia de plutire	linia di galeggiamento	flottaison	ship's gage
loch	loch	loch	solcometro
lovitură de val	colpo di mare	coup de mer	sea
lunetă	canocchiale	longue-vue	spyglass
lusin	lezzino	lusin	house-line

M

macara	bozzello	poulie	block
macara cu chee	bozzello a mullinello	poulie à émerillon	swivel-block
macara cu maslină	bozzello a violino incrociato; a suola	poulie à olive	shoe-block
macara dublă	bozzello doppio	poulie double	double-block
macara simplă	bozello semplice	poulie simple	single-block
maestru (arbore)	maestro	grand mât	main mast
magazie	stiva	cale (à marchandises)	(cargo) hold
manelă	aspa ; manovela dell' argano	barre de cabestan ; anspect	capstan-bar ; hand-spike
a manevra	manovrare	manoeuvrer	to handle
manevră curentă	manovra corrente	manoeuvre courante	running-rigging
manevră fixă	manovra fissa	manoeuvre dormante	standing-rigging
mânică de apă	manica d'acqua	manche à eau	water-hose
mânică de vânt	manica da vento	manche à vent	wind sail
măr	galletta ; pomo (dell'albero)	pomme du mât	truck
marca de încărcare	marca del bordo libero	marque de franc-bord	freeboard
mare (arbore)	v. maestru		
mare (vela)	maestra	grande voile	main sail
maree	marea	marée	tide
marinar	marinaio	marin ; matelot	sailor ; seaman
martingalele bastonului bompresului	briglie dell'asta di fiocco	martingale du bout-dehors du foc	jib-boom stay
martingalele săgeţei	briglie dell'asta di controfiocco	martingale du bout-dehors du clin-foc	flying-jib-boom stay
a masca (velele)	mettere le vele a collo	faire chapelle ; coiffer; masquer	to be taken aback
matelot	marinaio	matelot ; marin	sailor ; seaman
maşină	macchina	machine	engine
a matisi	impiombare	épisser	to splice
mecanic	macchinista	mécanicien	engineer
megafon	porta voce	porte voix ; gueulard	speaking-trumpet
merlin	merlino	merlin	marline
metacentru	metacentro	métacentre	metacentre
mină	torpedina	mine sousmarine	mine
mol	molo	môle	mole
a molarisi	molare ; lasciar andare	larguer ; laisser aller	to let go ; to cast off
mură	mura	amure	tack

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
		N	
nară	cubia ; occhio di prua	écubier	hawser hole
naufragiu	naufragio	naufrage	shipwreck
navlu	nolo	frêt	freight
a navlosi	noleggiare	affrêter	to freight ; to charter
nod (milă marină)	nodo	noeud	nautical knot
nod de lemn	v. laţ		
nucă (a unui arbore)	noce ; piano della maschetta	noix ; épaulette	hound
		O	
ofiţer	ufficiale	officier	officer ; mate
operă moartă	opera morta	oeuvre morte	dead-work
operă vie	opera viva	oeuvre vive	quick-work
opt (nod)	savoia	noeud en huit	figure-of-eight-knot
osie (de macara)	perno	essieu	pin
		P	
pachebot	vapore postale	paquebot ; malle	mail steamer
palâ (de elice)	ala d'elica	aile d'hélice	screw blade
palanc	paranco	palanc	tackle
pălăncel	paranchino di terzaruolo	palanquin	reef-tackle
pană	panna	panne	bringing to
pană (de ramă)	pala	pale	rudder blade
parâmă	cordame ; cavo	filin	rope
parapet	murata	pavois	bulwark
paserelă	passerella	passerelle	bridge
pastică	pastecca	galoche ; poulie coupée et ferrée	snatch-block
pataraţină	paterazzo	galhauban	backstay
pataraţinele gabierului mic	paterazzi di parrocchetto	galhaubans du petit mât de hune	fore topmast backstays
pataraţinele sburătorului mic	paterazzi di velaccino	galhaubans du petit mât de perroquet	fore topgallant backstays
pataraţinele rândunicei mici	paterazzi di controvelaccino	galhaubans du petit mât de cacatois	fore royal backstays
pataraţinele gabierului mare	paterazzi di gabbia	galhaubans grand mât de hune	main topmast backstays
pataraţinele sburătorului mare	paterazzi di granvelaccio	galhaubans du grand mât de perroquet	main topgallant backstays
pataraţinele rândunicei mari	paterazzi di controvelaccio	galhaubans du grand mât de cacatois	main royal backstays
pataraţinele gabierului artimon	paterazzi di contromezzana	galhaubans du mât de perroquet de fougue	mizen topmast backstays
pataraţinele sburătorului artimon	paterazzi di belvedere	galhaubans du mât de perruche	mizen topgallant backstays
pataraţinele rândunicei artimon	paterazzi di controbelvedere	galhaubans du mât de cacatois de perruche	mizen royal backstays
patentă de sănătate	patente ; fede di sanità	patente de santé	bill of health
patrată (velă)	quadra (vela)	carrée (voile)	square (sail)
pavilion de companie	bandiera di società	pavillon de compagnie	company's flag ; burgee
pavilion de semnale	segnalo	pavillon de signaux	code flag ; signal flag
pavilion naţional	bandiera nazionale	pavillon national	flag
perete etanş	v. cloazon etanş		
pescaj	pescaggione	tirant d'eau	draught of water
pestelcă	ventrino	couillard	bunt-gasket
petrolier	petroliero	pétrolier	oiler
pic	picco	corne	spanker's gaff
picior (al unui arbore)	miccia ; maschio del piede	tenon d'emplanture	heel-tenon
picior de câine (nod)	margherita	jambe de chien	sheep-shank
pilot	v. portolan		
pilot	pilota	pilote	pilot
pilotină	batello-pilota	bateau pilote	pilot-launch ; pilot-boat
pinten	sperone	éperon	ram
pirogă	piroga	pirogue	canoe ; dug-out
piston	stantuffo	piston	piston
poartă etanşă	porta stagna	porte étanche	watertight door
pod (de zea)	traversino	etançon ; étai ; entretoise	stud
pontilă	pontello	épontille	stanchion
ponton	pontone	ponton	pontoon
port	porto	port	harbour
portavoce	portavoce a mano	porte voix	speaking-trumpet
portolan	portolano	portulan	sea-coasts book
port sart	parasartia	porte haubans	channel
port sart trinchet	parasartia di trinchetto	porte haubans de misaine	fore channel
port sart maestru	parasartia di maestra	porte haubans du grand mât	main channel

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
port sart artimon	parasartia di mezzana	porte haubans d'artimon	mizen channel
postul ancorei	posto dell'ancora	poste	anchor-chock
prelart	prelato incerato	prélart	tarpaulin
presetupă	premitrecce	presse-étoupe	stuffing-box
priză (maritimă)	preda	prise	prize
prova	prua	l'avant ; bossoirs	bows
pupa	poppa	l'arrière ; poupe	aft ; stern
punte	ponte	pont	deck
puţul lanţurilor	pozzo delle catene	puits à chaînes	chain locker

R

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
rachetă	razzo	raquette	rockett
radă	rada	rade	road ; roadsted
radiotelegrafie	radiotelegrafia	radiotélégraphie	wireless
rafală	raffica	rafale	squall
rai	puleggia	réa	sheave
ramă	remo	aviron ; rame	rudder
randă	randa	brigantine	spanker
rândunica artimon	controbelvedere	cacatois de perruche	mizen royal
rândunica mare	controvelaccio	grand cacatois	main royal
rândunica mică	controvelaccino	petit cacatois	fore royal
a ranflua	rimettere à galla	renflouer	to bring off
raschetă	raschietta	gratte	scraper
a refuza (vântul)	rifiutare	refuser	scanting
regată	regata	régate	race
relevment	rilevamento	relèvement ; gisement	bearing
a remorca	rimorcare	remorquer	to tug
remorcă (parâmă)	gherlino	aussière	hawser
remorcher	rimorchiatore	remorqueur	tugboat
resacă	rissacca	ressac	surf
a ridica (ancora)	salpare	lever	to heave ; to weigh
a ridica (o velă etc.)	alzare	hisser	to sway ; to hoist
roata cârmei	la ruota	roue du gouvernail	steering-wheel
rodanţă	redancia	cosse	thimble
rodanţă de împuntătură	occheto (redancia) d'inferitura	cosse d'empointure	earing-thimble
romb	rombo	quart	rhumb
roza vântului	rosa dei venti	rose des vents	rhumb-card of a compass
ruliu	rollio	roulis	rolling

S

Româneşte	Italieneşte	Franţuzeşte	Englezeşte
sabord	portello	sabord	port hole
safran	pala del timone	safran	rudder blade
săgeată	asta di controfiocco	bout-dehors de clinfoc	flying-jib-boom
salmastră (apă)	salmastra	saumâtre	brackish
saltar (la maşini)	valvola di distribuzione	tiroir	slide-valve
şalupă	lancia	chaloupe	launch
salvare	salvataggio	sauvetage	salvage
sart	sartia	hauban	shroud
sarturile trinchetului	sartie di trinchetto	haubans de misaine	fore rigging
sarturile arborelui gabier mic	sartie di parrocchetto	haubans de petit mât de hune	fore topmast rigging
sarturile arboretului mic	sartiole di velaccino	haubans de petit mât de perroquet	fore topgallant rigging
sarturile maestrului	sartie di maestro	haubans de grand mât	main rigging
sarturile arborelui gabier mare	sartie di granvelaccio	haubans de grand mât de hune	main topmast rigging
sarturile arboretului mare	sartiole di controvelaccio	haubans de grand mât de perroquet	main topgallant rigging
sarturile artimonului	sartie di mezzana	haubans d'artimon	mizen rigging
sarturile arborelui gabier artimon	sartie di contromezana	haubans de mât du perroquet de fougue	mizen topmast rigging
sarturile arboretului artimon	sartiole di belvedere	haubans de mât de perruche	mizen topmast rigging
sarturile coloanei bompresului	sartie di bompresso	haubans de beaupré	bowsprit shroud
sarturile bastonului bompresului	sartie dell'asta di fiocco	haubans de bout dehors de foc	jib-boom-guy
sarturile săgeţei bompresului	sartiole dell'asta di controfiocco	haubans de bout dehors de clin foc	flying-jib-boom-guy
saulă	sagola	ligne	line
savură	zavorra	lest	ballast
a sbanda	sbandarsi	donner la bande	to heel
sbir	stroppo	estroppe	strop
sburător mic	velaccino	petit perroquet	fore topgallant sail
sburător mare	granvelaccio	grand perroquet	main topgallant sail
sburător artimon	belvedere	perruche	mizen topgallant sail
scafandrier	palombaro	scaphandrier	diver
scaun (nod de)	gassa di ammante con mezzo parlato	chaise ; noeud d'agui à élingue	bowline-hitch

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
scotă	scotta	écoute	sheet
secund (ofițer mar. com.)	secondo; primo ufficiale	second ; lieutenant ; premier officier	chief-mate
șef de echipaj	nostruomo	maître d'équipage	boat'-swain
șef fochist	capo fuochista	chauffeur chef	chief fireman
sentină	sentina	fond de cale	bilge
servomotor	servomottore ; motrice del timone	servomoteur	steering-engine
sfilață	striscia	fil de caret	yarn
siflie	fischietto	sifflet	whistle
siloz	silos	silos	silos
sirenă	sirena	sirène	siren
sondă	scandaglio	sonde	hand lead ; sounding lead
spardeck	contro coperta ; spardeck	spardeck	spardeck
spărgător de ghiață	rompighiaccio	brise-glaces	icebreaker
spirai	osteriggio ; spiraglio	claire-voie	sky light
stalii	stallie	estarie	lay days
stâlpi	pontelli	epontilles	stanchions
stâlpi de legat	picchetti d'ormeggio	pieux d'amarrage	mooring posts
steamer	piroscafo	steamer	steamship ; steamer
a stivui	stivare	arrimer	to stow ; to trim
stopă	strozzatoio	étrangloir à lunette	stopper
a stopa	arrestarsi	arrêter ; stopper	to stop
strai	straglio	étai	stay
straiul rândunicei mici	straglio di controvelaccino	étai de petit mât de cacatois	fore royal stay
straiul sburătorului mic	straglio di velaccino	était de petit mât de perroquet	fore topgallant stay
straiul gabierului mic	straglio di parrocchetto	étai de petit mât de hune	fore topmast stay
straiul coloanei trinchetului	straglio di trinchetto	étai de mât de misaine	fore stay
straiul rândunicei mari	straglio di controvelaccio	etai de grand mât de cacatois	main royal stay
straiul sburătorului mare	straglio di granvelaccio	etai de grand mât de perroquet	main topgallant stay
straiul gabierului mare	straglio di gabbia	etai de grand mât de hune	main topmast stay
straiul coloanei maestrului	straglio di maestro	etai de grand mât	main stay
straiul rândunicei artimon	straglio di controbelvedere	etai de mât de cacatois de perruche	mizen royal stay
straiul sburătorului artimon	straglio di belvedere	etai de mât de perruche	mizen topgallant stay
straiul gabierului artimon	straglio di contromezzana	etai de mât de perroquet de fougue	mizen topmast stay
straiul coloanei artimon	straglio di mezzana	etai de mât d'artimon	mizen stay
a strânge (vântul)	stringere (il vento)	serrer (le vent) ; pincer	to hug (the wind); to sail clue
strâns (vânt)	vento di bolina	au plus près	close-hauled
stupă	stoppa	étoupe	oakum
subarbă a bompresului	briglia del bompresso	sousbarbe du beaupré	bobstay
șuștele picului	ostini del picco	palan de garde de brigantine	spanker vang
șuviță	legnuolo	toron	strand

T

Românește	Italienește	Franțuzește	Englezește
tachet	galloccia	taquet	cleat
tae mare	taglia mare	taille-mer	cut-water
tălpici	calastra d'imbarcazione	chantier d'embarcation	boat-chock
tambuchiu	tambugio ; carozza	écoutille ; panneau	hatchway
tambur	tamburo	tambour	paddle box
tangaj	beccheggio	tangage	pitching
tangon	asta di posta	tangon	boom
țapapie	marciapiede	marchepied	foot-rope
țâțână	v. chee cu.		
tendă	tenda	tente	awning
țest de subarb	bigotta a canali	moque	heart
teugă	cassero (castello) di prua	teugue ; gaillard avant	fore castle
timonă	ruota	roue du gouvernail	wheel
timonier	timoniere	timonier	helmsman
tonaj	tonnellaggio ; portata	tonnage	tonnage
tonaj net	tonnellaggio netto	tonnage net	net tonnage
tonaj brut	tonnellaggio lordo	tonnage brut	gross tonnage
tonaj registru	tonnellaggio registro	tonnage de régistre	register tonnage
torpilă	siluro	torpille	torpedo
torpilor	silurante ; torpediniere	torpilleur	torpedoboat
transbordare	trasbordo	transbordement	transhipment
transfilaj	strafilaggio ; allacciatura	transfilage	lacing
traversă (de ancoră)	ceppo	jas ; cep	anchor-stock
traversă de punte	baglio	bau ; barrot	beam
trețarolă	terzaruolo	ris	reef
tranchet	parabordo	défense	fender
tribord	tribordo	tribord	starboard
trincă (velă)	trinca	misaine	fore sail

Româneşte	Italianeşte	Franţuzeşte	Englezeşte
trinchet (arbore)	trinchetto	mât de misaine	fore mast
tripod	trepiedo	tripode	tripode
trombă marină	tromba marina	trombe marine	waterspout
trombă de sgură	manichetta per le ceneri	escarbilleur ; manche à escarbilles	ash-hose
trombă de vânt	tromba d'aria	manche à vent	ventilator
trombon de ceaţă	corno da nebbia	corne à brume	foghorn
troţă	drozza	drosse	truss
troţa cârmei	frenello ; catena del frenello	drosse du gouvernail	tiller rope; steering chain
turnichet	rullo	tourniquet ; galet	roller
		U	
a umplea (o parâmă)	intregnare	congréer	to worm
umplutură (la etambreu)	rinforzo ; cuneo	coin	wedge
ureche (a remorca la)	rimorchiare al fianco	remorquer à couple	to tow abreast
		V	
văcar (nod de)	vacaio ; intugliatura	noeud de vache	carrick-bend
valvulă	valvola	soupape	valve
vamă	dogana	douane	custom
vânt	vento	vent	wind
vapor	piroscafo	vapeur	steamer
varangă	madiero	varangue	floor
vârful martingalei	pennacino	arc-boutant de martingale	martingale-boom; dolphin-boom
vas de comerţ	nave mercantile	navire marchand	merchantman ; merchantship
vas de război	nave (legno) da guerra	navire de guerre	man of war ; warship (vessel)
velă	vela	voile	sail
velatură	velatura	voilure	sails
velastrai	vela di straglio	voile d'étai	stay sail
velastraiul mare	vela di strallo di maestra	grande voile d'étai ; pouillouse	main-stay sail
velastraiul mic	vela di strallo di gabbia	voile d'étai de perroquet	topgallant-stay sail
velier	veliero	voilier	sailing vessel (ship)
a veni în vânt	orzare	lofer	to luff
a veni sub vânt	puggiare	arriver	to bear up
verfafor	asta di coltellaccio	bout dehors de bonnette	studding-sail-boom
verga ancorei	fuso	verge d'ancre	shank (shaft) of the anchor
vergă	pennone	vergue	yard
verga mică (trinca)	pennone di trinchetto	vergue de misaine	fore yard
verga gabierului mic	pennone di parrocchetto	vergue du petit hunier	fore topsail yard
verga sburătorului mic	pennone di velaccino	vergue de petit perroquet	fore topgallant yard
verga rândunicei mici	pennone di controvelaccino	vergue du petit cacatois	fore royal yard
verga mare	pennone di maestro	grande vergue	main yard
verga gabierului mare	pennone di gabbia	vergue du grand hunier	main topsail yard
verga sburătorului mare	pennone di granvelaccio	vergue du grand perroquet	main topgallant yard
verga rândunicei mari	pennone di controvelaccio	vergue du grand cacatois	main royal yard
verga artimonului	pennone di mezzana	vergue barrée ; vergue sèche	crossjack-yard
verga gabierului artimon	pennone di contromezana	vergue du perroquet de fougue	mizen topsail yard
verga sburătorului artimon	pennone di belvedere	vergue de perruche	mizen topgallant yard
verga rândunicei artimon	pennone di controbelvedere	vergue du cacatois de perruche	mizen royal yard
vinci ; vinţ	verricello	treuil	winch
vioară (macara)	bozzello a violina	poulie à violon	fiddle-block
a vira (ancora)	virare	virer	to heave
viteză	velocità	vitesse	speed
voltă	viramento di bordo ; bordata	bordée	board ; stretch
volta la baba	giro di bitta	tour de bitte	bitter
volte (a merge în)	bordeggiare	courir des bordées ; louvoyer	to beat against wind
		W	
water ballast	zavorra d'acqua	waterballast	waterballast tank
		Y	
yacht	yacht	yacht	yacht
yawl	yawl ; iola	yawl	yawl
		Z	
zbaturi (roată cu)	ruota a pale	roue à aubes	paddle wheel
zea	maglia	maille	link

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

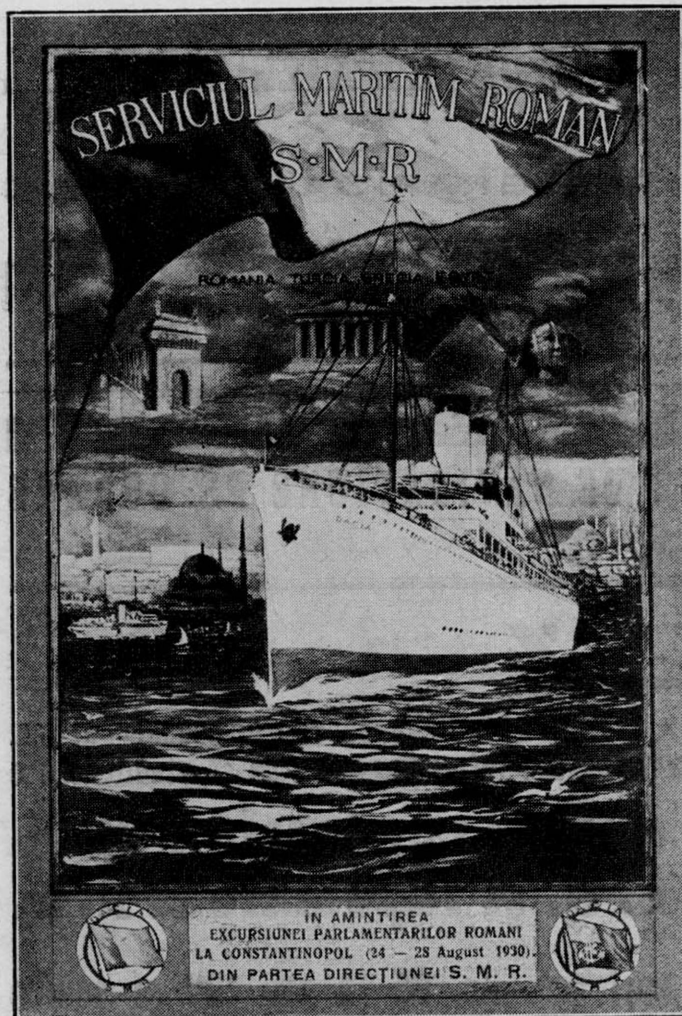
Direcţiunea în Bucureşti (Palatul Ministerului Lucrărilor Publice)

Inspectoratul General Constanţa-Port — Adresa telegrafică: „Semere"

FLOTA VAPOARELOR POSTALE

VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri		VAPOARE	Deplasament Tone	Locuri	
		Cl. I.	Cl. II.			Cl. I.	Cl. II.
DACIA	4500	60	49	REGELE CAROL I . .	4300	102	41
ROMANIA	4500	97	40	PRINCIP. MARIA . . .	2500	52	39

CURSE SĂPTĂMÂNALE ÎNTRE CONSTANŢA ISTAMBUL — PIREU — ALEXANDRIA.
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — ISTAMBUL — PIREU — HAIFA — (PRIN BEIRUT SAU ALEXANDRIA)
CURSE BILUNARE ÎNTRE CONSTANŢA — VARNA — ISTAMBUL — SALONIC



Liniile deservite de vapoarele poştale şi rapide ale Serviciulni Maritim Român oferă călătorilor din Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei calea cea mai scurtă şi cea mai ieftină spre Turcia, Grecia, Egipt, Siria şi Palestina, via Constanţa.

Totodată ocazionează acestor călători, ca şi celor din Europa Centrală şi din Occident, posibilitatea să admire frumuseţile Bosforului şi să viziteze în timpul oprirei vapoarelor, Istambul şi Atena.

Vapoarele sunt în legătură la Constanţa-Port cu trenurile directe care circulă spre Polonia, Germania şi ţările de Nord ale Europei.

Trenul Rapid care circulă între Bucureşti-Nord şi Constanţa-Port în zilele de sosire şi plecare a vapoarelor, este în legătură cu trenurile accelerate şi de lux dela şi pentru principalele staţiuni din străinătate.

Călătorii din Occident sosiţi cu trenurile rapide internaţionale la Istambul şi Pireu (Atena), găsesc legătură imediată spre Egipt, Siria şi Palestina prin vapoarele Serviciului Maritim Român.

FLOTA VAPOARELOR MIXTE ŞI CARGOBOTURI

Vapoare mixte	Deplasament Tone	Tone Registru brut	Cargoboturi	Deplasament Tone	Tone Registru brut
ARDEAL	11250	56[illegible]5	CARPAŢI	10000	4336
IAŞI	5400	2268			
BUCUREŞTI	5400	2268	BUGEGI	10000	4330
DOBROGEA	5400	2268			
DUROSTOR	2332	1309	OITUZ	5800	2525

CURSE REGULATE DE PASAGERI ŞI MĂRFURI INTRE PORTURILE:

1. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANBUL—PIREU—PIREU (PATRAS-VOLO) plecări la 30 zile.
2. Dunăre: CONSTANŢA—ISTANFUL—PIREU—TRIPOLI—BRIRUT-HAIFA-IAFA-PORT SAID-ALEXANDRIA, plecări la 15 zile

Rugăm pe Domnii abonați să ne achite costul în primul trimestru, spre a nu ne expune la întârzieri din motive financiare.

În acest scop s'a trimes cuvenitul mandat spre complectare.

INSTITUT DE ARTE GRAFICE E. MARVAN
BUCUREȘTI, BULEVARDUL PRINCIPELE MIRCEA, 1?

Prețul Lei 35